Єдина Країна
Единая Страна

Крила України

Друкований орган Міністерства оборони України

№48 (763)

1 – 5 грудня 2014 року

www.krula.com.ua

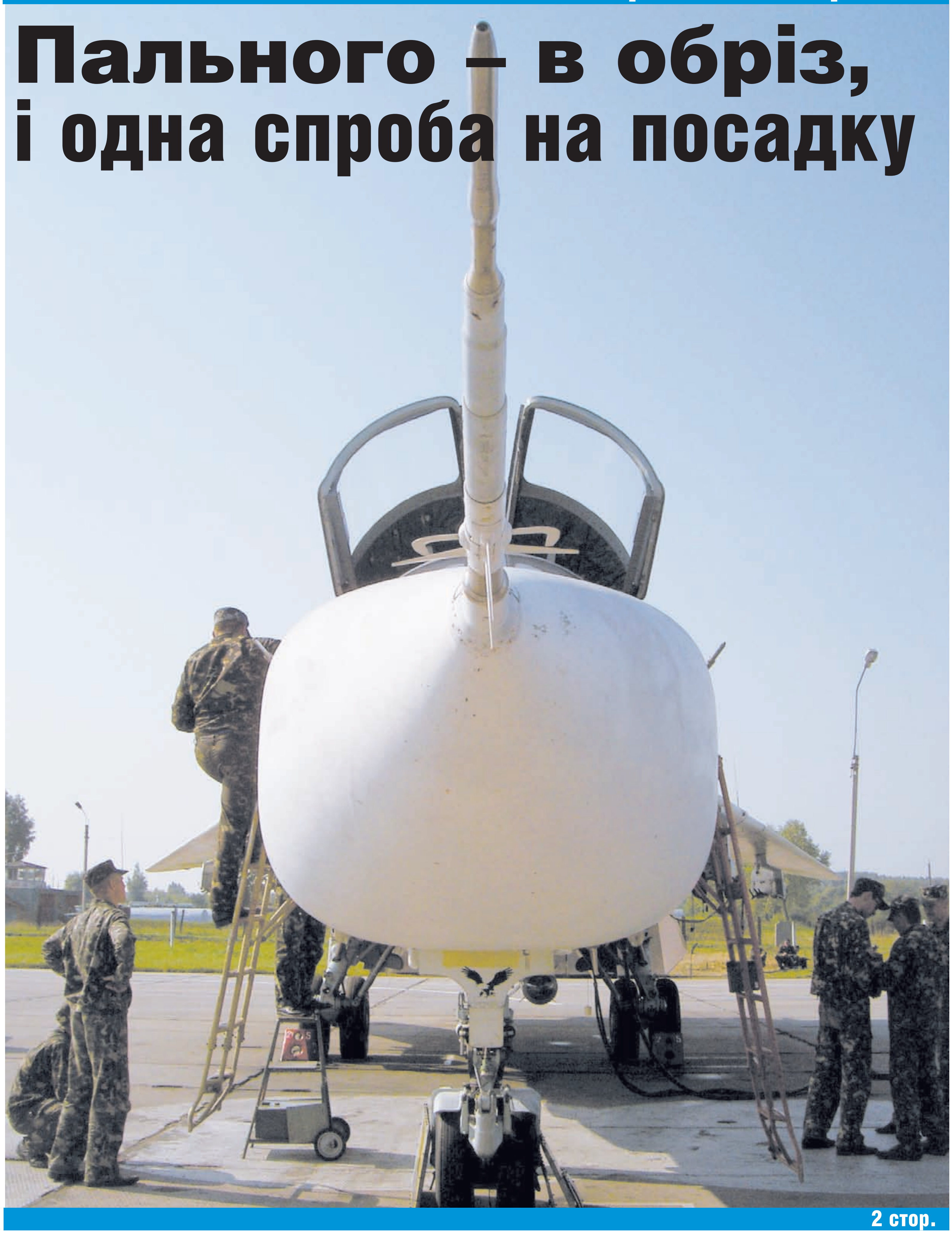
e-mail:krula_ukr@i.ua

Передплатний індекс – 22242

6 грудня – День Збройних Сил України!

На варті неба України!

Пального – в обріз, і одна спроба на посадку



2 стор.



1700 польотів під час льотної практики

У курсантів старших курсів Харківського університету Повітряних Сил імені Івана Кожедуба, які навчаються на льотному факультеті, завершилася цьогорічна льотна практика.

Проходило навчання на базі однієї з навчально-авіаційних бригад, що на Харківщині.

За словами командування навчально-авіаційної бригади, за час вивізної програми курсанти повністю опанували усі визначені теоретичні та практичні питання. Наразі вони повернулися до навчального закладу, де продовжують подальше навчання.

Слід відмітити, що випускники, які освоюють літаки типу Л-39 "Альбатрос", у сумарній кількості виконали понад 1700 польотів, а кожен з них зміг отримати близько 60 годин нального часу.

В ході навчання "кожедубівці" відпрацьовували польоти по колу, в зону на середній та великій висоті, а також інші вправи.

В кращу сторону були відмічені курсанти Роман Мосійчук, Ярослав Шарпіло та Віталій Бречко.

Дмитро Чалий.

Гаряча лінія "Крила України" (0432) 59-60-48 65-22-048

ГЕРОЇ СЕРЕД НАС

Пального – в обріз, і одна спроба на посадку

Будь-які заходи мають зміст, коли вони виконуються повністю та своєчасно. Особливо це стосується виконання військових наказів, завдань та розпоряджень.



Саме так сталося на початку серпня під час проведення АТО зі звільнення українських міст Слов'янськ та Краматорськ від сепаратистів. Бойовики не залишали міст, доки в них було підкріплення, налагоджена система постачання зброї та боєприпасів. На кінець червня єдиним таким шляхом залишалася дорога у Слов'янськ через населений пункт Семенівка. Сильно пересічена річками та каналами місцевість ускладнювала її перекриття. Без свіжих розвідувальних даних про місцевість – не обійтись. Це розуміли і самі бойовики, тому ними було організовано зенітно-ракетне прикриття цього району.

Бойове завдання з виконання даної розвідки було поставлене екіпажу розвідувального літака авіації Повітряних Сил ЗС України. Час підготовки до польоту, складання програм та виконання необхідних розрахунків пройшли ретельно та своєчасно.

"Ну що, вперед", – сказав командир екіпажу майор Б. та ввімкнув форсаж. Ось так спокійно і буденно розпочався цей політ. Екіпаж ще не знав, що йому доведеться пережити найдовших 30 хвилин у своєму житті.

Зосередженість зросла до максимуму, коли при вході у район розвідки помітили білий шлейф від пущеної по літаку ракети з ПЗРК. А ось ще один! Льотчик маневром літака ухилився від них та вийшов на необхідний об'єкт. Не встигли вимкнути розвідобладнання, як штурман дав команду: "Слева две по нам идет, уходим!". "Отстрел!" – коротко дав команду льотчик. І почали теплові пастки вилітати з літака як петарди…

– Одна ушла наверх, – доповів штурман капітан Т.

– А вторая?...

Але відповідь екіпаж відчув сильним ударом по крилатій машині. Відразу ж табло відмов замиготіло як новорічна ялинка. Пожежа… Горить лівий двигун, літак погано слухається органів керування…

Льотчик різко перевів літак на зниження, щоб уникнути інших ракет, оскільки можливості для маневру курсом вже не було. Загасивши пожежу, екіпаж отримав першу перемогу в цьому польоті. На зворотньому шляху було 2 запасних аеродроми, але екіпаж обрав посадку на своєму, оскільки лише там була можливість якісної обробки розвідданих, що забезпечувало своєчасне виконання поставленого бойового завдання.

Попереду – 30 хвилин польоту та 300 км до аеродрому. Набравши 200 м висоти, пошкоджена машина лягла на курс.

Час немов спинився, хвилини перетворилися в години, секунди – в хвилини. Але сумувати екіпажу не довелося – через пошкоджений двигун літак надмірно втрачав пальне. Штурман розпочав складні розрахунки, їх варіанти та наслідки. І вкотре штурман довів свій професіоналізм, досягнений напруженим навчанням та закріплений великим досвідом.

– Командир, топлива до аэродрома хватит, но у нас на посадку будет одна-единственная попытка … и то – с ходу! – доповів штурман.

Це була ще одна перемога екіпажу у боротьбі за виконання бойового завдання.

За плечима – 200 км і 20 хвилин напруженого польоту. У полі зору з'являється крайній запасний аеродром на дорозі до свого. Бажання якомога швидше завершити цей політ розпочало новий бій з бажанням виконати завдання. Як кажуть, найбільша перемога – це перемога над собою. І нею екіпаж записав на свій рахунок ще одну перемогу – посадка на аеродромі призначення!

Ось на обрії з'явилися обриси рідного аеродрому. Там, уже проінформовані про випадок – в напруженому очікуванні всі служби. Всі, як один, готові до надання негайної допомоги екіпажу та літаку на випадок непередбаченого сценарію розвитку подій.

Садити літак на одному двигуні - екіпажу не вперше. У попередні роки доля уже двічі випробовувала екіпаж на міцність, витримку та професіоналізм. І він з гідністю їх проходив. Але садити пошкоджену 25-тонну машину з однієї спроби без права на помилку – завдання з найважчих.

10 км до посадки…, 8 км…, 6…, 4…

– 395, ты горишь!!! – перебиваючи один одного, почали інформувати екіпаж керівник польотами та його помічник.

Знову пожежа…, знову вогонь… Але рішення незмінне – посадка!

Ось вона – довгоочікувана смуга… Зниження… Вирівнювання… Приземлення… Льотчик вимикає двигуни, застосовує систему пожежогасіння та вживає заходи до повної зупинки літака в межах злітно-посадкової смуги. Ще мить – і пошкоджена машина зупинилась.

Відразу коло неї винирнула пожежна машина, машина медичної допомоги, тягач. Лічені хвилини – і літак на буксирі продовжив свій рух на місце стоянки та ремонту, а екіпаж доповідав про виконання повітряної розвідки на вищий штаб.

Бій за успішне виконання польоту екіпаж виграв з великим рахунком. Дані повітряної розвідки були встановленим порядком оброблені і надані у зацікавлений штаб своєчасно. Через пару днів сили АТО ввійшли в Слов'янськ та Краматорськ.

За самовідданість та розумний ризик екіпаж указом Президента України Петра Порошенка нагороджено орденом Богдана Хмельницького ІІІ ступеня. Екіпаж гідно виконав свій обов'язок, і своєю перемогою у маленькій битві за виконання бойового завдання вніс посильний вклад у скарбничку перемог України за свою незалежність, суверенітет і територіальну цілісність.

На момент написання статті літак відремонтовано та введено у стрій крилатих машин, що продовжують нести своє бойове чергування. Екіпаж ще не раз успішно виконував завдання в зоні АТО та надалі готовий до виконання завдань за призначенням.

Льотчик – учасник АТО.

ДО МУЗЕЮ

Останні аеродроми "перших літаків" України

В останні дні листопада мешканці Борисполя та Києва мали змогу спостерігати за цікавим видовищем – транспортуванням літака вулицями міст. Нічні перехожі ділилися здогадками, водії автівок з'їжджали вбік і виходили, шоковані побаченим. Адже не кожного дня по місту їде літак. Серед натовпу ходили чутки, що "вже й тут почалося", й одразу ж народжувалися байки та анекдоти. Але особливого секрету в тому не було. Операцію з переміщення літака замовило та організувало керівництво Державного музею авіації.

Після списання з балансу державного авіазагону "Україна", який протягом багатьох років займався офіційним перевезенням вищих посадових осіб держави, на збереженні в аеропорту Бориспіль залишилося декілька літаків. Серед них – Ту-134 А-3, Іл-62, Як-40. Жодної можливості для них знов піднятися в небо на той час не існувало, тому було винесене справедливе рішення – подарувати ці літаки Музею. Першою ластівкою став Ту-134 – борт, який колись обслуговував перших осіб держави.

– Виникало закономірне питання: "Чому б йому не перелетіти самостійно?" – розповідає науковий співробітник музею Сергій Макаров. – Але отримання всіляких дозволів, ресурсних подовжень та інших документів – це настільки складна процедура, що простіше виявилось літак наполовину розібрати, а потім скласти вже в Музеї.



Протягом тижня Ту-134 позбавили крил, стійок шасі та кіля, завантажили на спеціальні вантажівки-довгоміри та вирушили у нічні мандри до останнього місця призначення. За пересуванням літака спостерігала велика кількість поціновувачів авіації, спотерів та журналістів. Не без пригод, але за планом, літак було доставлено до Жулян, де поступово почнеться процес його складання.

– Він буде стояти перед центральним входом, в самому початку експозиції, а урочисте відкриття його для відвідувачів заплановане на весну. Тоді буде презентовано й салон літака, з'явиться можливість посидіти в кріслах та уявити себе першою особою держави.

Другий літак, що займе своє місце в Музеї, – Іл-62 – президентський борт. Майже все готове для того, щоб він був перегнаний своїм ходом, тобто літак здійснить свій останній політ і стане на почесну довічну стоянку серед інших експонатів Музею авіації.

Продовження на 11 стор.

ПОЛЬОТИ



Винищувачі вдосконалюють майстерність

В авіаційній бригаді, котра дислокується на Полтавщині, триває ритмічна бойова підготовка. Польоти відбуваються вдень та вночі в складних метеоумовах.

Завдяки безперебійному забезпеченню частини пально-мастильними матеріалами військові льотчики декілька разів на тиждень виконують тренувальні вильоти. Високий темп підготовки дає змогу пілотам отримувати допуски на виконання більш складних завдань: на бойових та навчально-бойових літаках вони відпрацювали групову злітаність у складі пар.

Дякуючи майстерній роботі інженерного складу техніко-експлуатаційної частини, проводиться відновлення авіаційної техніки, яка раніше була на зберіганні. Під час льотної зміни відбувся обліт навчально-бойового літака, на якому були проведені контрольно-відновлювальні роботи та оновлена схема камуфляжу.

Наземний склад бригади спрацював на відмінно, що, в свою чергу, сприяло успішному виконанню усіх поставлених завдань.

Антон Старишко.

В Україні – новий Уряд



Прем'єр-міністр України
Яценюк Арсеній Петрович

У вівторок, 2 грудня, Україна отримала новий Кабмін. За таке рішення проголосувало 288 народних депутатів. Зазначимо, раніше коаліція оприлюднила список кандидатів в уряд. Нагадаємо, 27 листопада Арсеній Яценюк був призначений Прем'єр-міністром України.



Віце-прем'єр-міністр
Вощевський Валерій Миколайович



Віце-прем'єр-міністр - Міністр культури
Кириленко В'ячеслав Анатолійович



Віце-прем'єр-міністр - Міністр регіонального розвитку, будівництва та ЖКГ
Зубко Геннадій Григорович



Міністр Кабінету Міністрів
Онищенко Ганна Володимирівна



Міністр оборони
Полторак Степан Тимофійович



Міністр внутрішніх справ
Аваков Арсен Борисович



Міністр освіти і науки України
Квіт Сергій Миронович



Міністр охорони здоров'я
Квіташвілі Олександр



Міністр фінансів
Яресько Наталія



Міністр закордонних справ
Клімкін Павло Анатолійович



Міністр юстиції України
Петренко Павло Дмитрович



Міністр інфраструктури
Пивоварський Андрій Миколайович



Міністр молоді та спорту
Жданов Ігор Олександрович



Міністр агрополітики та продовольства
Павленко Олексій Михайлович



Міністр екології та природних ресурсів
Шевченко Ігор Анатолійович



Міністр економічного розвитку і торгівлі
Абромавічус Айварас



Міністр соціальної політики
Розенко Павло Валерійович



Міністр енергетики та вугільної промисловості
Демчишин Володимир Васильович



Міністр інформаційної політики
Стець Юрій Ярославович

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПІДХІД

Призначено Уповноваженого Президента з прав людей з інвалідністю

Президент Петро Порошенко призначив Уповноваженим Президента з прав людей з інвалідністю Валерія Сушкевича. Відповідний Указ Глава держави підписав під час зустрічі з людьми з обмеженими можливостями, яка відбулася в Міжнародний день інвалідів. Перед цим 1 грудня Глава держави своїм Указом запровадив в Україні інститут Уповноваженого Президента з прав людей з інвалідністю.

На зустрічі Президент повідомив, що під час консультацій щодо кандидатур на цю посаду фактично всі висловилися за Валерія Сушкевича. Президент запевнив у своїй підтримці Уповноваженого з вирішення проблем, які постають перед людьми з обмеженими можливостями, захисті та забезпеченні реалізації їх прав. "Маємо робити все для того, щоб захистити права людей з обмеженими можливостями. Я тут ваш партнер, ваш союзник", – заявив Глава держави.

Валерій Сушкевич назвав рішення Президента проявом європейського підходу до людей з особливими потребами. На його думку, це дозволить людям з інвалідністю відстояти своє право бути рівними у суспільстві. "Це надзвичайно ефективний механізм. Важливо, що ми разом з Президентом будемо створювати суспільство для всіх, примушуючи виконавчу владу через інститут Уповноваженого робити рівні права і можливості для всіх", – сказав він.

Сушкевич є президентом Нацкомітету спорту інвалідів України, головою Всеукраїнського громадського соціально-політичного об'єднання "Національна Асамблея інвалідів України".

Волонтерський десант в Міністерстві оборони:

"Ми обов'язково переможемо – у війні на сході, у війні з брехнею, у війні з байдужістю"

У Міністерстві оборони – новітні кадрові рішення. Щоби налагодити постачання усього необхідного у зону АТО, вирішити проблеми, пов'язані із речовим, продовольчим і медичним забезпеченням, до Міністерства на державну службу запросили волонтерів. І вони прийшли, щоб допомогти. Щоб допомогти своїй країні. Працюють, вирішують термінові завдання, промальовують стратегії, пропонують ідеї. Вірять, що порядних людей – все-таки більшість.

Неллі Стельмах, волонтер "Крил Феніксу", ось уже два тижні працює у Міністерстві оборони на посаді начальника відділу зв'язків із волонтерами. Тепер – це її лінія оборони країни. Жінка розповідає, що за цей короткий час вдалось зробити досить невтішні висновки – система потребує негайних змін.

– Усю потворність системи вдалось побачити тільки зсередини. Відтепер перед нами стоїть дилема, як змінити, щоб не нашкодити? На жаль, багато хто не розуміє, що помилки, халатність і байдужість в тилу можуть коштувати життів на передовій. Зранку першого робочого дня я усвідомила всю глибину прірви. Виникло відчуття того, що більшість полковників і підполковників зациклені на папірцях, інструкціях, а свою відповідальність вони замаскували безкінечними узгодженнями. Розумних, порядних людей тут багато, але вони чомусь не просуваються до високих посад. Зранку була нарада у Міністра і зустріч з начальником Генштабу… А потім в коридорі я почула слова: "Це волонтери, типу нові наглядачі…" Та вже ввечері були перші вирішені питання і перші проблиски надії. Виявляється, все можна вирішити! І так, ми дійсно – наглядачі, що наглядають за країною. Справа в тому, що неефективно управляти армією у військовий час – злочин. Відступати немає куди. Як би банально це не звучало, та за спиною – майбутнє України.

Двох представників волонтерського десанту в Міністерстві оборони України включили в склад Комітету з конкурсних торгів МО. І це всього лише через півтора тижні роботи.

– Відтепер суспільний контроль є зоною нашої відповідальності. Двоє людей – небагато, але з чогось потрібно починати. Команда волонтерського десанту присутня на усіх засіданнях, окрім тих, що пов'язані із державною таємницею. На жаль, за деякі засідання мені відверто соромно. Відсутність одного підпису може зірвати прийняття важливого рішення. Я нікого не звинувачую, просто констатую факт. Підпис – і людські життя… Хіба рівнозначно? Рівень бюрократії просто лякає. Мені цікаво, чи задумується цей апарат, що його небажання проявляти ініціативу у військовий час є зрадою тих, хто ризикує своїм життям? Так, процедури дотримуються в рамках інструкцій, з тонною папірців спина прикрита, але ж зараз не мирний час! У системі потрібно терміново змінювати пріоритети. Цим ми і займемось.



Неллі розповідає, що цей рік кардинально змінив її життя. Головний висновок, який вдалось зробити за цей період, що сил у неї достатньо. Бачиш ціль – не бачиш перешкод! Недивно, що навіть за два тижні роботи волонтерам вдалось продемонструвати конкретні результати.

– Вносяться зміни у речове забезпечення, і для Збройних Сил вперше закуповуються флісові комплекти. Про те, як ми у Генерального штабу з'ясували, що ж конкретно потрібно, – це окрема історія. Також закуповуються маскувальні костюми із якісної тканини із усіма необхідними нюансами, застібками, шнурками за досить непоганою ціною. Я б і сама не посоромилась такий одягнути. Це, звісно, ще не повномасштабні реформи. Але впевнений крок вперед.

Неллі активно взялась проблемою зміни складу і якості сухпайків. Жінка розповідає, що склад нинішнього варіанту є абсолютно не збалансованим, та і якість продукції – жахлива. Волонтери уже практично підготували проект майбутнього пайка. Один із запропонованих варіантів Неллі опублікувала на своїй сторінці у соціальних мережах. В нього входить каша швидкого приготування, готові шматочки м'яса в соусі, халва, хлібці, два джеми в пакетиках, пачка горіхів, чай і кава, кетчуп, сіль, перець, пакетик цукру, кілька цукерок, зубочистка, пластикова ложка, вологі серветки.

– Ми уже відвідали завод, що виготовляє продукцію. Найближчим часом проблема із сухпайками буде вирішена. Ми радимось із теоретиками, практиками, розглядаємо світовий досвід… Тим часом ми, здається, знайшли рішення, як із невеликими корегуваннями, одним реченням із десяти слів в Податковому кодексі покращити фінансування харчування в Збройних Силах.

Без бою волонтери здаватись не збираються. Неллі ділиться, що навіть в рамках інструкцій, комп'ютерів із оперативною пам'яттю у 256 Kb, всезагального страху прийняття рішень можна змінювати ситуацію із забезпеченням армії на краще. Жінка контролює отримання гуманітарної допомоги із Данії, Канади, займається будівництвом пандусів у військових госпіталях, проектами з переобладнання кунгів у пральні і банні комплекси. Планів і амбіцій у жінки чимало. Шкода, що у доби лише 24 години.

– Я до болю в серці люблю нашу країну, своє майбутнє пов'язую тільки з нею, але я до скреготу в зубах ненавиджу нелюдську систему нашого державного правління. Кому потрібні розмови про посадові інструкції, коли в департаменті, де я зараз працюю, техніка значно старіша за помаранчеву революцію, коли зриваються засідання комітету з конкурсних торгів, коли не купуються запчастини для ремонту авіатехніки, адже процедура не завершена… Війни з Києва не видно! Ні, найголовніше – інструкції.

Жінка пропонує, що найкращим виходом із даної ситуації була б зміна тих, хто в теплих кабінетах в першу чергу турбується про свої посади, на польових командирів. Адже справжніх чоловіків, якими можна і потрібно пишатись, в Україні безліч.

– На вихідних побувала в госпіталі. Ось де багато справжніх чоловіків! Вони рвуться назад на війну, навіть комісовані. Тому за ними сім'ї і всі ми. І у кожного там залишились друзі. Вони є найкращими людьми країни – одночасно і реалістами, і романтиками, від простого солдата до полковника. Ні, штабні теж отримують учасників АТО. Вони ж були кілька днів у палатці в Краматорську. На мою думку, таким керівникам давно потрібно показати справжню війну, щоб вони зрозуміли, що час діяти, час захищати країну. Із патріота можна зробити хорошого спеціаліста, а із спеціаліста, що не любить свою країну, патріота зробити не вдасться.

Анастасія Олехнович. "Крила України".

Повітряні Сили: **10 років на**

Напередодні Дня Збройних Сил України, 1 грудня 2004 року, внаслідок злиття Військово-Повітряних Сил та Сил Протиповітряної оборони, були створені Повітряні Сили. Таким чином в Україні реалізували перехід Збройних Сил на тривидову структуру. Про те, чим сьогодні живуть Повітряні Сили ЗС України, розповідає тимчасово виконуючий обов'язки начальника штабу Командування Повітряних Сил генерал-майор Віктор Гамора.



– Події, які Україна переживає от уже рік, докорінно змінили нашу державу. Але розв'язана Росією війна після перемоги Майдану змусила мінятись не тільки українське суспільство. Військове протистояння на сході держави поклало початок відродження української армії. Яким чином ці процеси торкнулись Повітряних Сил?

– Анексія Російською Федерацією Автономної Республіки Крим, терористична діяльність її диверсійних груп та радикально налаштованих сепаратистів на сході країни змусили військове керівництво розпочати реалізацію заходів з нарощення обороноздатності країни. Щодо Повітряних Сил, то вони з перших же днів були приведені у повну бойову готовність. Відновленням та нарощуванням боєздатності зайнялись органи військового управління у військових частинах Повітряних Сил Збройних Сил України. Для більш ефективного використання сил і засобів було здійснено передислокацію авіації, висування підрозділів зенітних ракетних і радіотехнічних військ Повітряних Сил Збройних Сил України до нових районів бойового призначення, а також створено систему управління, яка відповідає вимогам воєнного часу. Слід додати, що представники Командування активно співпрацюють з відповідними структурами інших країн з питань надання військово-технічної допомоги українським Повітряним Силам, направленої, в першу чергу, на удосконалення системи управління, забезпечення сучасними засобами зв'язку, радіоелектронної протидії тощо.

У зв'язку з виконанням завдань підрозділами ПС поза межами дислокації військових частин у вказаних районах були розгорнуті вузли зв'язку на рухомих засобах, особливу увагу здійснено на підготовку підрозділів охорони з вдосконалення системи наземної оборони, маскування об'єктів, здійснення вогневої протидії противнику. Одночасно посилено винищувальне авіаційне прикриття важливих державних об'єктів та угруповань наших військ, охорону військових аеродромів, а також реалізовано низку заходів з відновлення вишколу льотних екіпажів та підвищення рівня справності авіаційної техніки.

Сьогодні Повітряні Сили у взаємодії з іншими видами Збройних Сил забезпечують виконання визначених завдань, зокрема щодо стримування збройної агресії проти України з повітря, прикриття важливих об'єктів держави, угруповань своїх військ від ударів засобів повітряного нападу та ураження військ і об'єктів противника.

У деяких військових частинах ПС проведено заходи відмобілізування та бойового злагодження. Зараз вони приступили до виконання завдань за призначенням у штатах воєнного часу. У короткий період відновлено підготовку фахівців підрозділів охорони, озброєних переносними зенітно-ракетними комплексами, зенітними установками та ручними протитанковими гранатометами, яка не проводилася у військах протягом останніх п'ятнадцяти років.

– Українська авіація з перших днів була залучена до виконання завдання з підтримки із повітря сил АТО. Розкажіть, будь ласка, в яких умовах доводиться виконувати свої завдання українським льотчикам.

– Льотний склад авіаційних частин, ризикуючи життям, самовіддано виконує різноманітні завдання з несення бойового чергування, знищення броньованої техніки та вогневих позицій терористів, доставки гуманітарних вантажів, евакуації поранених і загиблих. Літаки, які виконують бойові завдання на сході України, постійно піддаються обстрілам з боку терористів зі стрілецької зброї, крім того, по них бойовики застосовують новітні російські переносні зенітно-ракетні комплекси. В результаті таких дій терористів бойові літаки неодноразово зазнавали ушкоджень. Тільки завдяки високому професіоналізму і мужності командирів екіпажів вони повертались на аеродром.

Так, у липні цього року екіпажу вдалося посадити на своєму аеродромі підбитий з ПЗРК літак Су-24, який після цього загорівся. Але вмілими діями наземних служб пожежа була ліквідована, і зараз літак вводиться до строю. Інший льотчик зміг посадити на аеродром обстріляний терористами винищувач Су-27 з ушкодженим двигуном.

Хотів би відзначити, що українські льотчики роблять усе можливе, аби не допустити загибелі серед мирного населення окупованого Донбасу, навіть, якщо на кону їхнє життя. Неодноразово мали місце випадки, коли льотчики скеровували свої крилаті машини, уражені засобами ППО ворога, якнайдалі від житлових районів. Так, пілот винищувача МіГ-29, підбитого 7 серпня у Донецькій області, прийняв рішення катапультуватися тільки тоді, коли йому вдалося відвести свій літак від житлових кварталів Горлівки. Після катапультування, завдяки надзвичайній мужності і гарній професійній підготовці, він кілька діб пересувався по території, яка тимчасово контролюється терористами, і пройшовши понад 40 км, благополучно повернувся до своєї військової частини. І такі приклади не поодинокі.

16 липня під час виконання бойового завдання в районі проведення антитерористичної операції терористами з ПЗРК було уражено веденого літака пари Су-25. Внаслідок влучення ракети була пошкоджена механізація крила та система прибирання і випускання шасі. Льотчик вивів літак у визначений район та успішно здійснив вимушену посадку. Літак отримав незначні ушкодження. Але станом на сьогодні він вже відновлений.

У цей же період авіацією Повітряних Сил Збройних Сил України здійснювались ефективні точкові авіаудари. Наприклад, тільки за один день, 12 липня цього року, було завдано 5 точкових авіаударів по визначених об'єктах ворога.

Перший авіаудар було здійснено по опорному пункту терористів в районі населеного пункту Лисичанськ. Внаслідок цього було знищено скупчення бойовиків, а також озброєння і техніку.



Фото Дмитра Муравського.

Другий прицільний авіаудар військові льотчики завдали по базі бойовиків в районі населеного пункту Гольмовський Горлівського району. Там приміщення спеціалізованої школи терористи обладнали під свої казарми. Авіацією було знищено до 30 терористів, 2 установки РСЗВ БМ-21 "Град", 2 одиниці ЗУ-23-2 та до 6 одиниць броньованої бойової техніки. Третій авіаудар завдали в районі скупчення бойовиків поблизу населеного пункту Ровеньки. Льотчики знищили до 10 бойовиків, знешкодили реактивну систему залпового вогню БМ-21 "Град" та вивели з ладу декілька одиниць броньованої техніки.

Ще один авіаудар, в ході якого також було знищено значну кількість живої сили бойовиків та техніки, здійснили по базі бойовиків в районі населеного пункту Торез. П'ятий авіаудар літаки Повітряних Сил Збройних Сил України нанесли в районі кургану Савур-Могила. Авіацією уражено опорний пункт, де було серйозне скупчення терористи, бойову броньовану техніку та склади з боєприпасами і зброєю. Всього протягом тієї доби авіацією Повітряних Сил Збройних Сил України виконано 16 літако-вильотів.

До оголошення мирного плану Президента України авіацією постійно здійснювалась повітряна розвідка та виконувались літако-вильоти винищувальної авіації на прикриття угруповань військ та забезпечення зв'язку та управління військами (сили АТО).

Окрім виконання бойових завдань тактичною авіацією, в ході АТО інтенсивно застосовується транспортна та санітарна авіація.

Так, упродовж 2014 року санітарним літаком Ан-26 "Віта" Повітряних Сил Збройних Сил України здійснено майже 150 вильотів та перевезено біля 1500 важкохворих. Ці завдання виконувались у будь-яку пору доби, в різних за складністю метеорологічних умовах, а не рідко – і під обстрілами бойовиків.

Загалом, з початку проведення антитерористичної операції, авіацією Повітряних Сил було здійснено майже 2000 літако-вильотів, перевезено понад 10000 осіб та півтори тисячі тонн вантажу.

На високому професійному рівні у складних умовах виконують завдання представники Командування Повітряних Сил Збройних Сил України, відряджені до штабу антитерористичної операції.

Загалом за час проведення антитерористичної операції за особисту мужність і героїзм відзначені нагородами понад 500 військовослужбовців Повітряних Сил.

Указами Президента України – Верховного Головнокомандувача Збройних Сил України нагороджено 85 осіб. Одному військовослужбовцю – підполковнику Костянтину Могилку – посмертно присвоєно звання Героя України. Орденом Богдана Хмельницького нагороджено понад 40 військовослужбовців, 33 – орденом "За мужність", 3 – орденом Данила Галицького, 7 – медаллю "За військову службу Україні". Відзнаками Міністра оборони України, начальника Генерального штабу – Головнокомандувача Збройних Сил України та командувача Повітряних Сил Збройних Сил України заохочено майже 430 осіб.

Після оголошення припинення вогню на Донбасі, сьогодні в зоні конфлікту використовується хіба що транспортна авіація, виконуючи притаманні їй функції, а також санітарний літак Ан-26 "Віта". Адже попри дотримання українською стороною режиму "тиші", російські терористи продовжують вести вогонь із всіх видів зброї по наших блокпостах і базових таборах. Додам, що усі завдання нашими військовослужбовцями виконувались на межі людських можливостей і є високим зразком самовідданості та героїзму.

– Як відомо, військовослужбовці Повітряних Сил сьогодні виконують завдання і в одній з найгарячіших точок військового зіткнення – під Авдіївкою…

– У вересні цього року командувачем Повітряних Сил було прийнято рішення про формування зведеного загону з числа добровольців-військовослужбовців частин Повітряних Сил для проведення ротації зенітного ракетного дивізіону під Авдіївкою. До зони проведення антитерористичної операції зведений загін Повітряних Сил було введено 25 вересня, а вже 29 вересня колону загону накрили реактивні системи залпового вогню БМ-21 "Град" з Донецька. Залпи були досить потужними, із 9 вантажівок загону 5 було знищено одразу. На щастя, машини, які перевозили боєприпаси, уражені не були. Фактично вони вціліли лише завдяки героїзму водіїв прапорщика Романа Климика, сержанта Романа Ярового, молодшого сержанта Артема Українця та інших, які буквально вивели машини з-під вогню, не допустивши детонації боєприпасів у кузовах. Один із водіїв, старший прапорщик Ігор Польний, був поранений осколком. Сьогодні бойові завдання виконує вже інша ротація із числа добровольців.

З 21 червня 2014 року незаконними військовими формуваннями постійно здійснюються обстріли позицій окремого радіотехнічного підрозділу, що дислокується поблизу м. Донецька, з використанням різних видів зброї, зокрема й важкої. 10 липня цього року особовий склад підрозділу відбив напад незаконних збройних формувань, знищивши при цьому до 10 осіб з числа незаконних збройних формувань, автомобіль ГАЗ-66, Урал-4320, мікроавтобус "Газель", пікап з мінометним розрахунком, мінометом та боєприпасами.

Разом з тим, я би хотів згадати ще й відважних захисників Краматорського аеродрому, які довгий час охороняли цей стратегічний об'єкт, перебуваючи у повній ізоляції і під постійним обстрілом. Завдяки умілим діям та особистій хоробрості особового складу авіаційної комендатури аеродрому, уперше за час озброєного протистояння вдалося відбити всі спроби бойовиків та унеможливити їх проникнення на територію.

– На превеликий жаль, серед військовослужбовців Повітряних Сил теж не обійшлось без втрат. Що Ви можете розповісти про ці подвиги?

– Справді, в ході проведення антитерористичної операції Повітряні

сторожі українського неба

Сили Збройних Сил України зазнали непоправних втрат.

Так, 6 червня 2014 року у районі м.Слов'янськ переносним зенітним ракетним комплексом був уражений літак Ан-30Б, який пілотував командир авіаційної ескадрильї підполковник Костянтин Могилко. Ціною власного життя та завдяки умілим діям екіпажу літак був відведений від густонаселених районів міста Слов'янськ, десятки місцевих жителів міста були врятовані. П'ятьом членам екіпажу врятуватися не вдалось. За свій подвиг командир транспортної авіаційної ескадрильї "Блакитна стежа" бригади транспортної авіації Повітряних Сил Збройних Сил України підполковник Костянтин Могилко посмертно удостоєний звання Героя України.

14 червня 2014 року під час виконання спеціального завдання з перевезення особового складу і військової техніки при заході на посадку в аеропорту м. Луганськ з ПЗРК терористами був збитий літак Іл-76МД, командиром екіпажу якого був підполковник Олександр Білий. 9 членів екіпажу та особовий склад, який знаходився на борту літака, – загинули.

Рівно через місяць після цієї трагедії, 14 липня 2014 року, у ході повітряно-транспортного забезпечення активної фази АТО біля державного кордону України з Росією на висоті 6500 м був збитий військово-транспортний літак Ан-26. Ураження завдано ракетою класу "повітря-повітря" російським винищувачем, який виконував бойове чергування зі сторони Російської Федерації. Під час цієї трагедії загинуло два льотчики – командир екіпажу майор Дмитро Майборода та його помічник майор Дмитро Шкарбун, які, утримуючи літак в горизонтальному положенні, дали можливість урятуватися всім іншим членам екіпажу. Командування Повітряних Сил Збройних Сил України також порушено клопотання щодо присвоєння звання Героя України командиру цього екіпажу.

За час першої ротації окремого зенітного ракетного дивізіону, що дислокується в районі міста Донецьк, під час артобстрілу вартові неба втратили мужнього офіцера – майора Ярослава Костишина, 33-річного франківчанина.

Загалом, 17 кращих представників Повітряних Сил (з них – 16 військовослужбовців льотного складу) віддали своє життя заради миру на Донбасі.

– Як змінилось забезпечення Повітряних Сил з початку проведення антитерористичної операції?

– Після введення в дію рішення Ради національної безпеки і оборони України "Про невідкладні заходи щодо забезпечення національної безпеки, суверенітету і територіальної цілісності України" фінансування Повітряних Сил збільшилось в рази. Скажімо, цього року для потреб виду виділено коштів, як у попередні роки три разом узяті. Завдяки цьому проведено значний обсяг робіт щодо відновлення справності парку літальних апаратів та забезпечення їх застосування за призначенням, до авіаційних військових частин почало ритмічно надходити пальне для виконання льотних завдань.

З метою підвищення бойової ефективності та захищеності літальних апаратів від керованих ракет, розпочалось оснащення їх сучасними системами захисту вітчизняного виробництва. Під доведений фінансовий ресурс спланована та здійснюється закупівля на авіаційних ремонтних підприємствах послуг з ремонту літальних апаратів, авіаційних двигунів, їхніх складових і комплектуючих виробів, необхідного авіаційно-технічного майна тощо.

Сьогодні Командування Повітряних Сил Збройних Сил України успішно проводить роботу з відновлення та повернення до бойового складу озброєння та військової техніки, яка знаходиться на державних ремонтних підприємствах Державного концерну "Укроборонпром". За останній час отримано з авіаремонтних підприємств понад 20 одиниць авіаційної техніки, яка пройшла капітальний ремонт та модернізацію, 23 авіаційних двигуни. До кінця цього року планується отримати ще 9 відремонтованих (модернізованих) літальних апаратів та 15 авіаційних двигунів. Крім того, силами структурних підрозділів Повітряних Сил на сьогодні відновлено понад 130 зразків авіаційної техніки.

До зенітних ракетних частин з Державного підприємства "Укроборонсервіс" після ремонту повернуто зенітні ракетні комплекси С-300 та "Бук". Для покращення справності зенітних ракетних комплексів проводяться заходи з налагодження регенерації та виробництва на державних підприємствах.

Крім того, до відновлення зенітного ракетного обладнання, крім інженерно-технічного складу підрозділів зенітних ракетних військ, долучаються фахівці державних науково-виробничих підприємств. Прогнозується закупівля та дослідна експлуатація універсального модуля для діагностування і проведення поточного ремонту чарунок, блоків до зенітних ракетних частин фахівцями військових частин.

Продовжується розробка нових радіолокаційних станцій для потреб радіотехнічних військ Повітряних Сил Збройних Сил України. Так, за результатом проведеної протягом останніх років роботи, прийнято на озброєння Збройних Сил України низка нових та модернізованих радіолокаційних станцій вітчизняного виробництва та сучасні засоби автоматизації. Для виконання покладених завдань у військових частинах Повітряних Сил вже використовуються нові та модернізовані зразки радіолокаційного озброєння з удосконаленими тактико-технічними характеристиками виявлення повітряних цілей та обробки радіолокаційних даних.

У тісній співпраці з вітчизняними підприємствами-виробниками (за їхні обігові кошти) проводяться дослідно-конструкторські роботи з модернізації та розробки зразків радіоелектронної техніки. Крім того, після прийняття рішення про проведення у Збройних Силах України часткової мобілізації, відповідно до домовленостей про співпрацю між Командуванням Повітряних Сил та промисловими підприємствами України, на безкоштовній основі отримано та залучено до розвідки повітряних об'єктів модернізовані радіолокаційні станції та рухомий радіовисотомір.

За рахунок залучення ремонтних підрозділів військових частин радіотехнічних військ у результаті ремонту з використанням одиночних та групових комплектів ЗІП відновлено 48 зразків озброєння та військової техніки радіотехнічних військ,

Силами та засобами центру ремонту засобів зв'язку та РТЗ відновлено справність понад 500 одиниць техніки зв'язку (з яких 62 одиниці – у польових умовах) та майже 900 окремих блоків. Заплановано заходи щодо введення в дію телекомунікаційної мережі спеціального призначення, нарощування захищеної системи обміну інформації Збройних Сил України та переоснащення на широкосмугові цифрові радіорелейні і тропосферні станції, нарощування автоматизованої системи збору, обробки та передачі радіолокаційної інформації. Таким чином, підвищення бойових можливостей військових частин та підрозділів Повітряних Сил здійснюється з урахуванням визначених завдань та реального фінансово-економічного стану держави.

Великий обсяг робіт виконано в плані забезпечення особового складу індивідуальними засобами захисту – шоломами, бронежилетами, а також речовим майном, зокрема й зимовим одягом, харчуванням, іншим життєво необхідним майном.

– Наскільки тісно Повітряні Сили співпрацюють з волонтерами?

– Волонтери з перших днів проведення АТО активно почали допомагати Повітряним Силам. Більше того, зенітна ракетна бригада, що охороняє Київ, стала першим з'єднанням, яке завдяки волонтерам повністю забезпечене засобами індивідуального захисту, новою формою одягу (як літньою, так і зимовою). Значно допомагають волонтери в продовольчому забезпеченні військовослужбовців, зокрема, тих радіотехнічних підрозділів, які виконують свої завдання у відриві від базових таборів. Велика допомога і щодо ремонту військової техніки, забезпечення комплектуючими, запасними частинами. За що їм величезне спасибі!

– Україна зараз фактично знаходиться у стані війни, тому говорити про якісь плани на майбутнє навряд чи доречно. І все ж, які процеси сьогодні тривають у Повітряних Силах і які завдання перед цим видом Збройних Сил окреслені на найближчу перспективу?

– Ті заходи реформування Повітряних Сил ЗС України, які відбувались до 2014 року, були направлені не просто на зниження бойового потенціалу, а фактично, на знищення виду. Варто лише згадати про рішення щодо розформування усіх повітряних командувань і Командування Повітряних Сил та передачу частин до новосформованих оперативних командувань. До речі, завершитись цей процес повинен був саме на початку 2014 року – власне, на той період, коли і розпочалась російська інтервенція. Збіг? Навряд чи.

На щастя, ці плани так і не були реалізовані. Сьогодні управлінську вертикаль Повітряних Сил відновлено у повному обсязі, а повітряним командуванням повернуто у підпорядкування військові частини. Відновлено бойову підготовку у всіх військових частинах і з'єднаннях. Упродовж останніх 2 місяців на полігонах триває інтенсивна підготовка льотного складу, який задіяний до проведення АТО.

З наступного року плануємо збільшити набір курсантів на всі спеціальності, зокрема й льотного профілю.

Можу сказати, що не так давно у нас відбулась нарада з військовими аташе країн-партнерів, на якій розглядались питання сучасного стану та перспектив розвитку Повітряних Сил ЗС України. Обговорювались такі питання, як розвиток системи управління, матеріально-технічне забезпечення, оснащення сучасними зразками розвідки тощо. Крім того, ми торкнулись військово-транспортних перевезень та участі нашої транспортної авіації у міжнародних навчаннях. На наступний рік у нас наразі заплановано проведення спільних заходів з ВПС Республіки Польща "Безпечне небо-2015". Також наші транспортні літаки Іл-76 забезпечуватимуть перевезення військової техніки, майна та особового складу багатонаціональних підрозділів країн НАТО, забезпечуватимемо транспортні перевезення під час міжнародних навчань "Сі-Бриз", "Кленова арка" та інших. Ми готові брати участь у будь-яких навчаннях, аби підвищувати свій вишкіл, набувати досвіду щодо взаємодії з підрозділами НАТО, вчитись адекватно реагувати на виклики, які стоять сьогодні перед Україною.

Додам, що головним напрямком розвитку військової авіації на цей час і на найближчу перспективу є модернізація літаків та вертольотів, які зараз є в арсеналі Повітряних Сил, із одночасним виконанням ремонту та відповідним продовженням ресурсних показників. За ініціативи Командування Повітряних Сил Збройних Сил України було прийнято рішення щодо модернізації основних типів авіаційної техніки.

Щодо планів перенавчання на нові типи літаків, то сьогодні таке питання не стоїть. Спочатку потрібно прийняти вольове рішення, який перспективний літак ми хочемо мати на своєму озброєнні, а вже потім вирішувати ті завдання, що необхідні для втілення наших планів у життя. Переконаний, що як тільки ситуація в країні стабілізується, ми неодмінно повернемося до цього питання.

А поки що працюємо над відновленням ресурсу та модернізацією тієї авіаційної техніки, яка в нас є. Так, сьогодні прийняті на озброєння Збройних Сил України модернізовані за першим варіантом літаки МіГ-29МУ1, Су-25М1, Су-25УБМ1, Л-39М1, модернізовані тренажери літаків МіГ-29, Л-39, вертольота Мі-8МТВ та мобільний комплекс для літака МіГ-29. Роботи з їх подальшої модернізації продовжуються. Загалом, в авіації Повітряних Сил вже експлуатуються понад 20 модернізованих літаків та 7 модернізованих тренажерів і мобільних комплексів.

Також найближчим часом плануємо прийняти на озброєння сучасні комплекси радіотехнічних військ, які потребуватимуть від обслуги нових знать і умінь. Продовжиться доукомплектування підрозділів зенітних ракетних військ модернізованими комплексами ППО. Крім того, буде сформовано ще один дивізіон ЗРВ з метою посилення протиповітряної оборони держави.

Одним із головних завдань, які стоять сьогодні перед керівництвом Повітряних Сил і Міноборони в цілому, залишається вирішення соціальних проблем військовослужбовців. Зокрема, й вирішення квартирного питання. Зважаючи на тотальне невиконання усіх попередніх програм щодо будівництва чи придбання житла для військовослужбовців, в тому числі і за кошти, отримані від реалізації військового майна та відчуження земельних ділянок, що належать військовому відомству, сьогодні слід розробити нову програму, реалістичну і довгострокову. І, в першу чергу, слід вирішити питання про забезпечення помешканнями тих військовослужбовців, які в ході АТО отримали важкі поранення, каліцтва, а також родин воїнів, що загинули під час виконання завдань на сході країни.

Хочу наголосити, що процеси, які сьогодні розпочались і тривають у Збройних Силах загалом і в Повітряних Силах зокрема, покликані не тільки значно підвищити могутність нашої армії, а й закласти підвалини їх подальшого розвитку. Адже, якщо раніше наше військо фінансувалось здебільшого за залишковим принципом, то зараз боєздатність ЗС України – головний пріоритет державного будівництва. Як недавно зазначив Президент України Петро Порошенко, покласти край конфлікту на Донбасі здатна тільки "сильна, професійна, надійна і патріотична армія". Повітряні Сили сьогодні залишаються одним з головних носіїв бойового потенціалу Збройних Сил, і в майбутньому роль цього високотехнологічного виду тільки зростатиме. І що б там не казали злі язики, Повітряні Сили ЗС України є і надалі залишатимуться надійним гарантом непорушності повітряних кордонів нашої держави.

– Дякую за розмову!

Розмовляв Андрій Яцик. "Крила України".



Фото Євгена Пухкого.

Як це було...
про порятунок екіпажу Ан-26

На фоні тривалого збройного протистояння ця історія вже дещо призабута. Адже загибель українських героїв на Східному фронті, на жаль, стала звичною статистикою у щоденних виступах речника РНБО. Люди щодня чекають гарних новин: приємних звісток з передової, переможних успіхів наших військовослужбовців, звільнення полонених, і звичайно, падіння світових цін на нафту й обвал російського рубля – бо що інакше зупинить агресора, як не крах економіки й прозріння "братського" народу. Однак чуємо про втрати, загострення ситуації, накопичення військ та техніки, "надцятий" путінський конвой і таке інше.





Але про цю історію та багато інших прикладів мужності та героїзму українців ми не маємо права забувати. Кілька номерів тому ми писали про те, як у Вінниці прощалися із загиблими пілотами Ан-26: командиром екіпажу майором Дмитром Майбородою та правим льотчиком майором Дмитром Шкарбуном. Обіцяли повернутися до цієї теми.

Аби детальніше дізнатися про ті події та обставини, в яких опинилися наші пілоти, я зустрівся із людиною, котра останньою покинула борт палаючого транспортника. На жаль, останньою, бо льотчикам вижити не судилося, вони померли за життя інших. Саме тому в авіаційному колі ніколи не вживають слово "останній", як на службі, так і вдома. Штурман авіаційної бригади В., який і був тим останнім, щиро вірив у порятунок обох пілотів, які з усіх сил намагалися вирівняти машину. Під білим куполом парашута він проводжав літак поглядом і з усіх сил намагався угледіти їхні парашути, але…

Він багато переосмислив з того часу. Життя тепер зовсім інше. Він висів на волосині від смерті, та йому таки вдалося вибратися. Це я до того, скільки потрясінь та психологічних виснажень зазнають наші військові, і як нелегко реабілітуватися після них. Страшно подумати, що робиться у головах тих бійців, які пережили кілька місяців жорстокого полону!

Так, завдяки своєму досвіду та витримці один з найдосвідченіших штурманів та його бойові друзі вибралися з окупованої території. Тепер щоразу згадують про ті події на Алеї Слави центрального кладовища м. Вінниця, куди 14-го числа кожного місяця навідується уцілілий екіпаж збитого Ана. Вони приходять до Дмитрів, до своїх побратимів, віддають їм шану і дякують за друге життя.

12.00. 14 липня. Це було десь двадцять п'яте завдання екіпажу у зоні АТО. Штурман уже точно й не пригадує, адже все відбувалось за схожим сценарієм. Річ у тім, що льотчики доставляли вантажі для наших воїнів, які опинилися відрізаними від наземного логістичного постачання. Переважно це був провіант, медикаменти та інші спецзасоби. Вантаж скидали парашутно-десантним способом.

Раніше такі завдання льотчики й зовсім ніколи не виконували на практиці чи навчаннях. Були хіба що імітація викидання вантажу або ж десантування особового складу. А це – зовсім різні речі. Тож льотчикам необхідно було з ходу навчитися вправно та влучно доставляти вантаж армійцям. Це вже не навчання, тут не буде оцінки добре, задовільно чи відмінно – йдеться про життя людей там, унизу. Тому до виконання цих десантувань хлопці поставились надзвичайно відповідально й успішно виконали усі двадцять з лишком.

За словами штурмана В., для виконання завдань керівництво цілком логічно визначило саме Ан-26. Це золота середина між великим Іл-76 та вертольотом Мі-8, які нині є на озброєнні. Ганяти "Іл" – недоцільно, вертоліт – зіб'ють із ПЗРК, тож Ан-26 – правильне рішення. Хто ж тоді міг подумати, що висота понад шість тисяч метрів не гарантує їм безпеки, що зухвалість росіян перейде межу, і вони застосовуватимуть потужні зенітно-ракетні комплекси зі своєї території.

Саме зараз, без усіляких американських розвідданих, прості користувачі соціальних мереж та ЗМІ публікують знімки бойових позицій ЗРК та пересування російських комплексів у сотнях метрів від українського кордону. Знімки супутника за 8 та 31 серпня 2014 року взяті з усім доступної програми Google Earth. Там добре видно бойові позиції ЗРК і, зробивши невеличкий аналіз, можна цілком припустити, що саме ракета із цих комплексів поцілила в український літак. А рівно за три дні, вже з української території російські терористи за допомого ЗРК БукМ1 збивають Боїнг Малайзійських авіаліній, наперед радіючи, що збили черговий Ан.

Штурман та жоден із членів екіпажу не могли знати, із чого саме у них влучили. Стався вибух в районі заднього ілюмінатора лівого борту. Кабіну літака заповнив дим. Від самого влучання ніхто із льотчиків не постраждав, тож діяли злагоджено, без паніки.

"Ми усі відчули крен літака, але ніякої паніки не було, усі діяли чітко та злагоджено, виконуючи накази командира екіпажу Дмитра Майбороди", – згадує штурман. Це раніше у мирний час їхні парашути лежали під лавками, як обов'язковий атрибут для виконання польотних завдань. Нині ж обставини інші. Парашути, спорядження, табельна зброя – усе на собі. Та ніхто спочатку й гадки не мав, що пошкодження літака настільки серйозні. Борт-механік, борттехнік та радист швидко доповіли командиру про ступінь ураження машини: лівий двигун фактично відмовив, машину не вдавалося вирівняти в горизонт, тож командир вчасно прийняв рішення на покидання літака, скомандував відкрити аварійний люк і покинути машину у встановленому порядку. Так, і такий порядок існує для полегшення подальшої координації і виживання на ворожій території.

Спершу літак покинув офіцер-десантник, який супроводжував вантаж, далі – борт-механіки, радист та борт-технік, а вже потім – штурман і … все. Машина швидко почала звалюватися в штопор. Штурман насилу висунувся з аварійного люка, та надій на порятунок пілотів не втрачав, хоч і розумів: їх шанси – мізерні. Він високо оцінює вчинок Дмитра Шкарбуна, який не залишив свого командира наодинці, а допомагав йому вирівнювати літак, хоч би й міг готуватися до стрибка ближче до люка. "У цій ситуації він вчинив як справжній чоловік, обидва Діми – наші герої", – розповідає В.

Друга частина цієї історії – це порятунок авіаторів, вивезення їх з окупованої території. На жаль, про всі нюанси та особливості спецоперації ми, зрозуміло, розповісти не можемо. Однак спробувати передати те, що пережив Віталій та його товариші, мусимо.

Тож один із найдосвідченіших штурманів почав оцінювати ситуацію ще в повітрі, під куполом парашута. Щороку льотчики проходять навчання з фахівцями підрозділів пошуково-рятувального забезпечення з виживання та орієнтування на місцевості під керівництвом фахівців підрозділів пошуково-рятувального забезпечення. Ніколи не думав він, що доведеться застосовувати ці навички на практиці. Однак, направду, у тій суворій дійсності, в якій опинились пілоти, здобуті навички мало допомогли. Якби ж то був якийсь лісовий масив, рельєфна місцевість. Але ні, тут суцільні степи, з лісопосадками обабіч



доріг. Саме ці так звані "зеленки" і стали єдиним прихистком українських військових. Знали про це і "сепари", тому одразу направили бригади головорізів для пошуків наших хлопців. На жаль, десантника вони таки впіймали одразу. Решта наших зачаїлися, як миші, й чекали рятівної темряви.

Зв'язок. "Дай Бог здоров'я тому, хто придумав мобільний телефон", – мабуть, кожен парашутист подумки промовив ці слова. Бо лише за допомогою цього девайсу й було організовано виведення льотчиків. Тут треба віддати належне фахівцям полку спецпризначення.

Він чітко виконував вказівки куратора. Закопав свою "примітивну" зброю, документи, військову форму і став чекати. Через деякий час за ним прийшли. Вже за годину він жадібно пив воду і вдячно дивився в очі своїх спасителів. А ще кілька годин тому його настирно шукали. Люди у повному бойовому спорядженні з важкою зброєю за кілька десятків метрів від нього прочісували дорогу. І що б міг їм протиставити штурман: пістолет чи АКСУ? Правильно, їх краще закопати. Тож льотчики, зачаївшись, надіялися лише на Бога і на чіткі настанови своїх телефонних кураторів. Решту інформації – залишимо за кадром, так би мовити, на домисел читача.

Але завершилася операція успішно: усі п'ятеро членів екіпажу були врятовані і за декілька діб доправлені до Харкова. Ми навмисно не згадуватимемо їхні імена, як і імена тих хлопців з армійського "спецназу", які допомогли їм врятуватися. Зайва інформація лише на руку супостату. Ми й тепер не можемо друкувати інформацію, про те, які саме оперативні заходи було проведено для порятунку льотчиків. Усе було непросто. Пілоти – цінні заручники для терористів, тож і шукали їх особливо ретельно. Натомість у інтернет-просторі та різних ЗМІ наш люд щоразу піднімає паніку, мовляв, ніхто нічого не робить, та обрушує шквал критики щодо бездіяльності влади та військового керівництва. Ну не можна розповідати про все, коли країна у стані війни, невже це важко зрозуміти?

Нині один з найдосвідченіших штурманів – у заслуженій відпустці, проводить час із родиною, яка пережила чимало тривожних днів. Коли про збитий літак з'явились перші повідомлення, його донька саме збиралася зайти до кабінету дантиста, як хтось із знайомих зателефонував на мобілку: "Твій тато де?.. Ти чула, там літак збили?.. – далі вона вже не чула, що казав той голос з телефону, рука сама опустилася і він покотився по підлозі…

На щастя, із її татом все обійшлося. Але скільки дітей нині живе у такій тривозі. Заради чого це все?! А скільки тисяч діточок більше ніколи не побачать рідного батька. Лише чутимуть про них добрі слова й навідуватимуться на могили, як нині, разом із вцілілим екіпажем Ан-26, навідується маленький син Дмитра Шкарбуна. А от Дмитро та Олена Майбороди народити діток так і не встигли.

Юрій Ігнат.
"Крила України".

Легендарний “дядя Ваня”: “Ніколи не хотів служити і воювати. За світоглядом я завжди був пацифістом… Раніше... Поки у моїй країні не почалась війна”

Корінний киянин Іван із дитинства захоплювався військовою історією, перечитав масу літератури на дану тему. Чоловік разом із знайомими займався реконструкцією бойових дій, відновленням зброї армій світу. Та що самому доведеться стати бойовою одиницею, киянин навіть не здогадувався. Воювати він зовсім не хотів, хоч усі чоловіки і більшість жінок в його родині були військовими. Та це було раніше, доки в його країні не почалась війна. Зараз чоловік, не вагаючись, перебуває в найгарячіших точках фронту і допомагає війську не втрачати боєздатності. Глибоке знання зброї тепер знадобилось, як ніколи.



Кулемети ремонтували дистанційно

Чоловік розповідає, що війна для нього розпочалась, як і для більшості українців, ще 18 лютого. Іван дуже сподівався, що у той день вона для нього і закінчиться. Але не судилось. Продовження не змусило себе довго чекати.

– У мене є старий, перевірений часом товариш Віталій, якого зараз більше знають під позивним Швед. Зараз Віталія можна без перебільшення назвати справжнім героєм, він воював у найгарячіших точках, має нагороди від президента. Так от, ще влітку Віталій дав мій номер телефону кулеметнику із 11-го батальйону. Сказав йому, що є у Києві дядя Ваня, і він непогано розбирається у зброї. З того моменту мене і почали називати не інакше, як дядя Ваня.

Дзвінки до киянина почали надходити ледь не щоденно. Звісно, у телефонному режимі лагодити кулемети було не просто. Та хто казав, що буде легко? То одну поломку усунули, то іншу. Після трьох тижнів регулярних онлайн-ремонтів чоловіка почали називати “збройових справ майстром”.

– Пізніше інші люди запропонували поїхати на фронт допомогти відремонтувати зброю. Виявилось, що це той самий 11 батальйон. Як кажуть, вектори зійшлись. Це була перша моя поїздка у зону АТО, вона тривала тиждень. Кожна наступна поїздка ставала на тиждень довшою.

Чоловік розповідає, що коли формувався штат батальйонів територіальної оборони, з нього чомусь викреслили посаду артилерійського майстра. В результаті таким майстром-волонтером став саме “дядя Ваня”.

– У американців прийнято, щоб така людина була у кожній роті, а в батальйоні – не менше п'яти. В наш штат таку людину забули включити. Як тільки така посада з'явиться, я моментально мобілізуюсь. Поки що допомагаю на правах волонтера. Під Новий рік знову готуюсь їхати на фронт. Зараз займаємось підготовкою зброї, чистимо її, консервуємо, отримуємо нову техніку, розбираємось із нею. Роботи – нескінченний потік.

“На фронті сфотографувався на тому ж місці, що і мій дід сто років тому”

Легендарний волонтер розповідає, що і в його родині, і у родині його дружини – багато військовослужбовців. Тому раніше усі дивувались, чому ж він не бажає іти служити і воювати.

– Пам'ятаю, як колись я радів, що хоч одна із моїх бабусь є людиною абсолютно мирною. Та радів не довго. Адже в один момент я знайшов серед документів її військовий квиток. Виявляється, в 1942 році вона пішла добровольцем в Сталінград... Батько ж був зенітником, брав участь у подіях в Чехословаччині, воював у В'єтнамі. У діда 50 років вислуги в Радянській армії.

Коли безстрашний волонтер потрапив в одну з гарячих точок – під Дебальцеве, де, незважаючи на оголошене перемир'я, постійно йдуть бої, сфотографувався на тому ж місці, де зробив фото і його дід майже сто років тому.

– Нещодавно знайшов цей старенький знімок із написом “Дебальцево, 1919 год”. Історія рухається по спіралі. Через багато років, зовсім не бажаючи того, я опинився у тих же місцях, де був мій дідусь. Дружина також із сім'ї військовослужбовця. Її батько пройшов Афганістан, отримав там важку контузію, тому вона з розумінням ставиться до війни і розуміє, що країну потрібно захищати. Та, чесно зізнаюсь, без істерик не обійшлось. Відпускає на фронт лише за умови, що повернусь живим. Обіцянки дотримуюсь.

Не лише ремонт, а й модернізація

“Дядя Ваня” не лише і вдень, і вночі ремонтує зброю. Він ще робить її сучаснішою, зручнішою й ефективнішою. Волонтер впевнений, із старих радянських зразків 50-х років при грамотному підході можуть вийти досить непогані варіанти зброї.

– На базі звичайних автомобілів я разом із помічниками роблю броньовані авто із четвертим класом захисту. Такі машини із бою не вилазять. Зараз ми частину кулеметів оснастили оптичними прицілами. Варто сказати, що я не є “кулібіним” чи винахідником. Усі рішення давно були придумані в інших країнах. Тими ж оптичними прицілами німці оснащали техніку ще в часи Першої світової війни. Багато цінних рішень вигадали шведи. Головне, ці рішення знати.

Іван розповідає, що Міністерство оборони іде назустріч волонтерам і виділяє техніку та зброю, яку можна відремонтувати чи полагодити.

– Звісно, зв'язок із Міністерством є досить важким, доводиться докладати зусиль. Та вода камінь точить, і поступово співпраця налагоджується. Чиновники розуміють, що прості люди також можуть робити корисну справу. Британський інженер Стокс, наприклад, жив собі, нікого не чіпав, поки у його країні не почалась війна і не постало питання про використання застарілих типів зброї. А цифри загиблих від його винаходів перевершують втрати від атомної зброї в десятки разів.

“Доки ти там у війнушки граєшся…”

Волонтерська діяльність займає абсолютно увесь час Івана. Чоловіку вдається проводити із сім'єю лише по кілька днів на місяць. На роботі доводиться постійно брати відпустки за свій рахунок.

– На жаль, більшість киян не розуміє, що насправді відбувається в країні. Адже якщо зараз не зупинити війну на Сході, вона за лічені тижні перекинеться на Центр. Я пропрацював більше десяти років на посаді головного інженера компанії. Від колег іноді чую скептичні відгуки з приводу моєї волонтерської діяльності. Одного разу навіть довелось почути: “Доки ти там у війнушки граєшся, ми…”. Приємного мало.

Чоловік ділиться, що більшість українців все ж таки готові працювати на перемогу. Є чимало людей, що своїм розумом і руками створили просто безцінні проекти.

– Мені, як пацифісту, за такою діяльністю якось навіть незручно спостерігати. Та і в багатьох інших країнах нас підтримують. Телефонував якось кореспондент із чеського видання. Каже: “Вибачте, ви б не могли говорити повільніше, я майже забув російську”. Я відповів, що без проблем. Адже ми воюємо в тому числі і для того, щоб вам не довелось її згадувати. Він не раз повторив, що прості люди Чехії, Словенії і Угорщини – на нашому боці. Та і взагалі, з нами Бог. Із самого початку, я не раз у цьому переконувався.

“Довелось стріляти на рівні із усіма”

Сучасні волонтери не лише забезпечують армію і ремонтують техніку, а й самі беруть зброю до рук. Івану довелось перебувати у місцях, що знаходились під постійними обстрілами сепаратистів.

– У такі моменти я почуваюсь абсолютно нормально, адже зброю в руках звик тримати. Та перший бій все одно не забувається. Ми були у досить спокійному місці, та раптом його атакували бойовики, довелось відстрілюватись. Довелось також потрапити у бій, що тривав цілу добу. Чесно кажучи, думав, що ніхто не залишиться живим. Найстрашніший бій був під Фащівкою. Розвідка доповіла, що очікується танкова атака. Мене запитали, чи вмію я нормально стріляти із протитанкового гранатомета. Я ж тоді розумів, що наявна техніка настільки неефективна, що із тим же успіхом можна кидатись в нього камінням.

Чоловік розповідає, що він намагався працювати позмінно із іншим майстром. Один із них залишався у штабі, щоб лагодити зброю на місці, інший – їздив у гарячі точки, щоб ремонтувати зброю, яку не можна транспортувати.

– Така схема, як на мене, є найкращою. Встигаєш відпочити. Звісно, не раз потрапляли під обстріли, спокійних днів у зоні АТО практично не буває. Та я знаю, на що іду, не можна кидати справу на півдорозі.

На нашу зброю жалітись – гріх

Окремо Іван коментує ситуацію зі зброєю. Чоловік запевняє, що вона – зовсім не така погана, як вважають деякі українці. Головне – вміти з нею правильно поводитись.

– А от рівень збройової культури у нас досить низький. Вивчення зброї відійшло на другий план. Мені разом із помічниками вдалось полагодити вже кілька сотень одиниць зброї. Таких, як ми, є досить багато, тому воювати точно є і буде чим.

Волонтер додає, що принципово завжди ремонтує зброю, яка належала загиблим бойовим товаришам.

– Вважаю, що це важливо. Кулемет загиблого товариша обов'язково повинен вбивати ворогів. Я не ставлю собі завдання зробити увесь світ щасливим, а усю українську армію – оснащеною. Я просто роблю те, що у моїх силах. І так зараз повинен мислити кожен українець.

Наостанок Іван додав, що ворог обов'язково рано чи пізно буде розбитий.

– І хоч у мене немає вусів і люльки, я не менш впевнено кажу, що перемога буде за нами. Колись я буду розповідати внукам, що теж вигравав цю війну.

Анастасія Олехнович. “Крила України”.



Творці пекла для сепаратистів

Триває підготовка снайперів для Збройних Сил України

Мине не так багато часу, як чоловіки, що зараз навчаються в одному з військових навчальних центрів на заході України, прийдуть у зону АТО. Прийдуть і переймуть естафету у своїх бойових побратимів. Естафету зі створення пекла та суцільного жаху для російських інтервентів, сепаратистів та іншої мерзоти, що вирішила відтяти шмат України на користь сусідньої держави. Справа в тому, що всі ці військовослужбовці – майбутні снайпери. Нещодавно вони були призвані під час часткової мобілізації і прийшли сюди з різних куточків України.

– Всі чоловіки, які навчаються у нас, вже пройшли суворий відбір, – розповідає один з інструкторів капітан Станіслав Єгоров. – Вони досвідчені, а головне мотивовані і цілеспрямовані спеціалісти. А тому навчати їх і приємно, і легко.

За словами офіцера, майбутній снайпер має бути дуже врівноваженим флегматиком, терплячим, мати розвинуту уяву і вміти імпровізувати. Крім того, вже під час навчань зі снайперами проводять низку тестів, що виявляють їх психологічні та фізичні здібності. Зокрема, інструктор продемонстрував намальоване на білому папері коло діаметром в п'ять сантиметрів. Коло поділене дрібними рисками, які нормальна людина може бачити на відстані приблизно п'ять метрів, а снайпер має розрізняти їх до восьми метрів.

Вся підготовка спеціалістів відбувається як вдень, так і вночі. Майже щодня стрільби та заняття з маскування.

– Я родом з мисливської родини, – розповів рядовий Роман Г. – Стріляв з багатьох видів зброї. Та снайперську гвинтівку Драгунова тримаю вперше. Це надзвичайно хороший “інструмент”. Сподіваюсь, що мої знання та навички допоможуть якнайшвидше звільнити Україну від загарбників.

Тарас Грень.
Фото автора.

Я єсть народ, якого Правди сила
ніким звойована ще не була.
Яка біда мене, яка чума косила! –
а сила знову розцвіла.
(П.Г.Тичина)

Такий народ не перемогти

Вже з початку конфронтації в Криму, коли чи не вперше наш народ захотів побачити, які ж у України є Збройні Сили, і коли виявилося, що хвалитися озброєним захисникам Вітчизни немає особливо чим, прості люди з усіх регіонів почали допомагати армії. Згодом це стало називатися волонтерством. Доброчинний потік не припиняється ні на мить і до сьогодні. Що значить допомога небайдужих українців всіх націй та віросповідань для нашої армії, сьогодні не раз переконливо свідчили і прості солдати в донецьких окопах та на блокпостах, і поважні чиновники з міністерських та генштабівських кабінетів. В один голос вони заявляли: "Без цих неорганізованих, часто хаотичних струмочків всього необхідного, а необхідно армії на перших порах було дійсно все, українського війська вже давно б не було". І не було б України.





Сьогодні волонтерів в Україні назвати громадськими організаціями, котрі лише допомагають логістиці Збройних Сил України забезпечувати всім необхідним війська аби наблизити мить перемоги над ворогом, не наважиться ніхто. В багатьох випадках сучасне оснащення та озброєння привозять лише вони. Саме волонтерські організації надали розвідникам тепловізори найновіших моделей та маскувальне спорядження, снайперам – дальнобійні гвинтівки, боєприпаси до них та приціли, артилеристам – безпілотні літальні апарати, піхотинцям – радіостанції, а всім, хто перебуває на передовій і в тилу готується до бойових дій, – їжу, одяг, засоби захисту та все інше, що не передбачене до постачання у війська, але так необхідне для ведення війни у сучасних умовах. Це оцінено на найвищому державному рівні. Волонтерів, як і бійців АТО, нагороджують орденами, їм довіряють посади у структурах МО України.

В перші тижні, місяці АТО, як називає наша держава війну з бандитами та російськими найманцями на Донбасі, українці, хоча й були вражені тим, наскільки зубожілі Збройні Сили були у нас на той момент, проте везли до військових частин абсолютно все: від їжі, акуратних домашніх закруток салатів та варення на зиму і до новітніх, як за мірками української армії бронежилетів та касок. Потрібно було все і всім. Трохи згодом волонтери структуризувалися. Всім одразу займалися лише окремі фонди та волонтери-початківці. Ті ж, хто має певний досвід, вже давно ставлять перед собою конкретні цілі: допомога чітко визначеній бригаді, батальйону, закупівля конкретного обладнання, одягу, спорядження. З такими волонтерами, часто навіть не звертаючись до служб постачання, командири намагаються спілкуватися напряму. Не раз доводилося бути свідком того, як тиловики, котрі б, здавалося, займаються лише постачанням частин та підрозділів, випрошували у волонтерів якісь речі, обладнання, навіть посуд.



Восени громадські організації волонтерів вже переймаються не лише закупівлею окремих товарів для потреб війська. Ними налагоджено їх виробництво, зокрема виготовлення безпілотних літальних апаратів власної розробки у кількох містах України. Там же навчають добровольців. У багатьох містах і містечках нашої держави шиють військову амуніцію, спорядження, одяг, зварюють пічки-буржуйки.

"Все для фронту, все для перемоги", – звучало над великим Радянським Союзом 70 років тому. Актуальний цей лозунг і сьогодні для тисяч волонтерів в усіх куточках нашої, української держави.



Вже на початку весни стало зрозуміло, що наснага тисяч добровольців потрібна не тільки на передовій, допомоги потребують не лише солдати на Донбасі. І тоді волонтери прийшли у військові частини з гайковими ключами та запасними частинами і у вільний від основної роботи час почали ремонтувати військову техніку та озброєння. Тисячі чи навіть десятки тисяч танків, бронетранспортерів, бойових машин піхоти, автомобілів різноманітного призначення відремонтовані саме завдяки добровольцям, які абсолютно ніякого стосунку до військової служби не мають. Вони лише бажають нашої перемоги там, на крайньому сході України, щоб солдати йшли у бій, захищені надійною народною бронею.

Не всі можуть реалізовувати своє бажання допомогти Україні у нелегкий час, займаючись ремонтом військової техніки. Про те, що у військових госпіталях Києва, Одеси, Львова, Харкова, Дніпропетровська, Вінниці, інших міст та містечок України, куди з початком АТО почали доправлятися десятки поранених на фронті бійців, не вистачає часто елементарного, знали всі. І волонтерські організації везли сюди необхідне, як на фронт. Та про те, що там не вистачає ще й молодшого медичного персоналу, стало зрозуміло з часом. І тут теж на допомогу прийшли волонтери. Сьогодні чи не в кожному госпітальному відділенні можна зустріти дівчат чи молодих жінок, котрі у вільну від роботи чи навчання хвилину приходять до поранених і допомагають їм швидше одужувати.

Буваючи у фронтових бліндажах, окопах, на блокпостах, мимоволі звертаєш увагу на дитячі малюнки, листи з побажаннями перемоги та різноманітні обереги, виготовлені дітьми. Без перебільшення, вони там є скрізь. І чим ближче до передової, тим більш почесне місце займають ці невеличкі за розмірами, проте такі вагомі за суттю свідчення дитячої вдячності воїнам, котрі в окопах на Донбасі боронять нашу незалежність.



Вдалині від війни здається, що якби у України були гроші і держава закупила все необхідне для боротьби, то і потреби у волонтерах не було б. Та споглядаючи неумілий дитячий малюнок усередині бойової машини, починаєш розуміти: без волонтерів наша перемога неможлива. Тому, що їх робота має не лише матеріальний аспект. Це свідчення того, що весь народ України, а не лише чиновники української держави, бажають нашої перемоги і, віддаючи останні заощадження, ладні платити за свою армію.

Зимовий одяг, тепловізори та інше приладдя з Канади, армійські сухпайки та станції артилерійської розвідки із США, військове спорядження від крихітної Литви, допомога інших країн, звичайно, не вирішать долю нашого Донбасу та Криму. Її вирішувати нам. Проте, як і солдати на передовій завдяки волонтерам України, ми



отримуємо впевненість у тому, що весь світ – на нашому боці. І ми переможемо. Як говорили наші прадіди: "Ворог буде розбитий, перемога буде за нами". Тому що наша справа праведна і підтримана всім українським народом і всім світом.

Щоб жить – ні в кого права не питаюсь.
Щоб жить – я всі кайдани розірву.
Я стверджуюсь, я утверджаюсь,
бо я живу.
(П.Г.Тичина)

Віктор Гедз.
"Крила України".

СПІВПРАЦЯ

Українські Повітряні Сили перейматимуть досвід пошуково-рятувальних заходів у США



1 грудня у Вінниці відбулась робоча зустріч фахівців з питань пошуку та рятування особового складу Командування ВПС США в Європі, яких очолював начальник служби пошуково-рятувального забезпечення ВПС США в Європі підполковник Кристофер Течні, з представниками Повітряних Сил Збройних Сил України на чолі з начальником Центру управління пошуково-рятувальним забезпеченням польотів авіації Збройних Сил України полковником Володимиром Благодатських.

Головною метою зустрічі є обмін досвідом з питань організації, управління та забезпечення пошуково-рятувальних заходів, ознайомлення учасників із структурою, завданнями та підготовкою фахівців і засобів з пошуку та рятування особового складу за міжнародними стандартами (стандартами НАТО).

Під час зустрічі підполковник Кристофер Течні висловив сподівання, що відносини з Повітряними Силами ЗС України у подальшому будуть тільки зміцнюватись. Сторони обговорили питання, що становлять взаємну зацікавленість, а також українською стороною було представлено брифінг-презентацію щодо структури та завдань підрозділів пошуково-рятувального забезпечення польотів авіації Збройних Сил України.

За період перебування американської делегації в Україні передбачені робочі зустрічі на території бригади транспортної авіації, що на Вінниччині, під час яких було проведено американською стороною брифінг-презентацію структури та завдань підрозділів пошуку та рятування особового складу Командування ВПС США в Європі. Також сторони провели розбір щодо виконання практичних занять, обмінялись думками на рахунок покращення забезпечення пошуково-рятувальних заходів в сучасних умовах, обговорили напрямки співробітництва.

Командуванням бригади транспортної авіації для представників іноземної делегації в України була доведена інформація та інструктаж стосовно порядку проведення практичних занять з особовим складом з питань організації пошуково-рятувальних заходів, було продемонстровано динаміку евакуації члену екіпажу, який зазнав лиха із залученням пошуково-рятувального вертольота Мі-8МТ.

Прес-центр ПС ЗС України.

Війна навчила...

Бойова підготовка льотного складу авіації Збройних Сил України тільки для того, хто ніколи не заглиблювався в особливості бойового навчання військовослужбовців, полягає у виконанні польотів відповідно до курсу бойової підготовки. Та у навчальному розкладі авіаційної частини є місце більшості предметів, як і в інших військових частинах. Льотчики займаються фізичною і стройовою підготовкою, вивчають основи тактики та медицини, радіосправу та ЗЗМУ, не забувають і про заняття на стрільбищі. Проте, безперечно, навчання льотчика багато в чому відрізняється від навчання інших військових спеціалістів. Серед специфічних предметів їх бойової підготовки – не тільки польоти. Підготовка льотного складу включає й проходження курсу виживання після вимушеного залишання літака.



– Щороку льотний склад нашої частини, – розповідає командир авіаційної військової частини, – проходив навчання в Центрі виживання льотного складу, що у Судаку. Крім того, двічі на рік подібне навчання проводилося й поблизу місця дислокації військової частини.

Бойові дії на сході України дозволили на практиці показати кожному, хто вибрав долю Захисника Вітчизни, наскільки досконало він готувався до виконання ймовірних бойових дій. Військові льотчики – не виняток. І з перших днів протистояння вони – у пеклі боїв. І не завжди виходять переможцями у дуелях з силами ППО російських найманців. Літаки падають, та льотчики катапультуються і повертаються на аеродром, щоб знову здійматись у небо. Легендою ходить розповідь про пілота Су-25, літак якого був підбитий в глибині захопленої російськими найманцями та місцевими бандитами частини території Донбасу. Місяць він переховувався у полях та лісосмугах. Бойовики схопили його майже біля лінії фронту. Пілот МіГ-29 теж не чекав, коли його знайдуть. За чотири дні, не звертаючись ні до кого за допомогою, адже знав, що вороги його шукають, він пройшов кілька десятків кілометрів і вийшов до своїх. Врятувалися і повернулися на контрольовану українськими військами територію більшість членів екіпажів транспортників і вертолітники, всі винищувачі, котрих підбили над територією бойових дій і вони не загинули в повітрі або в момент приземлення.

— Заняття з Курсу виживання дають нам морально-психологічну готовність до дій в екстремальних умовах після катапультування, – говорить штурман ескадрильї Олексій. – І ті, кому на практиці довелось застосувати отримані в центрі виживання навички, це оцінили. Вони вижили й вийшли до своїх. Проте вже зараз, за кілька місяців реальних бойових дій, добре видно, що у цю підготовку сьогодні слід внести суттєві корективи. Ми готувалися до того, що після катапультування льотчик потрапляє на "дружню" територію. І для отримання допомоги йому достатньо звернутися до першої-ліпшої людини. Бойові дії показали, що після екстреного покидання літака льотний склад частіше всього опиняється на ворожій території. Цивільні люди можуть допомогти, що було не раз, а можуть…

Змін потребує не тільки методика підготовки льотного складу. "Осучаснення" потребує і НАЗ – носимий аварійний запас найбільш необхідного, з чим катапультується льотчик.

– Сьогодні існує безліч сучасних компактних і ефективних засобів, котрі можуть суттєво підвищити автономність льотчика, котрий катапультувався на незнайому, зайняту ворогом територію, – продовжує Олексій. – Наприклад, засоби знезараження води. В НАЗі для цього призначені спеціальні препарати у вигляді пігулок. Набрав води у ємність, кинув туди пігулку і пий. Елементарно? Тільки на перший погляд. Де у невідомому місці взяти посудину? Сучасний спосіб, котрий використовують наші розвідники у бойових умовах, – очищувач води у вигляді невеликої трубочки. Через неї воду пити можна навіть з калюжі. Ступінь очищення – 99 %. До того ж, щоб не шукати ємність для води після приземлення, коли й так проблем у льотчика безліч, досить доповнити комплект спорядження пристосуванням "Кемл-бек". Це м'яка фляга, закріплена за спиною під верхнім одягом, а поруч з ротом на плечі – невеличка трубочка. Пити воду можна, не відволікаючись на цей процес. Ефективним доповненням аварійного спорядження буде й мініатюрний автономний обігрівач, який теж сьогодні на фронті застосовують багато наших бійців. Його розміри – трохи більше запальнички, проте він може чверть доби зігрівати людину. Деякі з цих новинок, завдяки допомозі волонтерів, вже зайняли місце серед аварійного спорядження в кабінах наших літаків. Незабаром ними буде укомплектована решта НАЗів.

А ще бойові дії навчили, що льотчику не слід затримуватися на місці приземлення, а необхідно негайно позбуватися всього, що може демаскувати на місцевості. Тому все найнеобхідніше вони вкладають не до невеликої сірої сумки НАЗу, а розпихують в кишені свого камуфляжу. Одразу після приземлення – від'єднався від підвісної системи, кількома рухами скинув специфічно льотні предмети спорядження – і вже пересічна людина, котра випадково потрапила в зону приземлення льотчика. В наш час багато хто ходить в найрізноманітнішому вбранні. Принаймні, саме завдяки цьому вберігся від полону один з українських льотчиків. Серед іншого дріб'язку в кишенях обов'язково знайдеться місце для кількох батончиків "Марсу" чи "Снікерсу". Вітамінізована карамель з аварійного запасу, можливо, й дуже корисна та висококалорійна, проте сьогодні її відважається спробувати не багато сміливців. Та й цукерки при обшуку підозри не викличуть.

– Бойові дії на сході змусили переглянути підходи до пошуково-рятувального забезпечення польотів військової авіації відповідно до вимог часу, – відзначає начальник Центру управління пошуково-рятувальним забезпеченням польотів авіації Збройних Сил України полковник Володимир Благодатських.

Також вже зараз ведеться робота щодо уточнення складу носимого аварійного запасу. Фахівці ХУПСу та ЦУПРЗ розробляють оперативно-тактичні вимоги до його вмісту. Передбачається, що це буде не сумка, а жилет, у який, за необхідності, навіть можна вставити бронепластини. Паралельно ведеться робота і в інших напрямках, зокрема фахівці ДНВЦ разом зі спеціалістами Казенного підприємства "Форт" розглядають варіанти озброєння льотчика, що виконує бойовий виліт. "Стандартного" пістолета ПМ, як показав досвід, сьогодні льотчику для оборони на землі явно недостатньо.

Навіть зважаючи на певні зміни, котрі потрібно внести з урахуванням сучасного досвіду участі авіації у бойових діях, командири різних рівнів і льотчики відмічають позитивний ефект регулярних занять льотного складу у судакському Центрі виживання. Саме це дозволило багатьом правильно зорієнтуватися після катапультування та вибрати вірний алгоритм дій, котрий сприяв поверненню додому, на рідний аеродром. Проте сьогодні постає проблема якісного проведення занять з льотним складом української військової авіації. Центр, його обладнання та фахівці залишилися в окупованому росіянами Криму. Безперечно, з часом він знову стане українським. А сьогодні йде робота з формування такої ж за призначенням частини на території материкової України. Війна потребує підготовлених пілотів.

Безперечно, бойові дії на сході завершаться перемогою України. Та на шляху до перемоги ще буде чимало труднощів. Воїн їх повинен зустрічати належно підготовленим. І військові льотчики – не виняток.

Віктор Гедз.
"Крила України".

Герої чи… дезертири?

На жаль, з давніх-давен сила бюрократичного апарату в нашій країні славиться тим, що її не побороти нічим. Але у мирний час, коли це стосується таких дрібниць, як, приміром, дозвіл на прибудову чи аркуш про тимчасову втрату працездатності, то – одне. Та якщо йдеться про бійця, який пролив свою кров, захищаючи рідну землю, а йому не лише не сплачують заслужену компенсацію чи страховку, а навпаки, погрожують тюрмою – то, вибачте, речі зовсім різні!..



На фото: волонтер Альона Вербицька у зоні АТО з військовими журналістами підполковниками Владиславом Селезньовим та Олександром Бірченком.

Черкащанка Альона Вербицька – одна з когорти добровольців-волонтерів, які не просто кують перемогу в тилу, а надають реальну, до того ж – вагому допомогу нашим бійцям на передньому краю. Одна з тисяч, проте, водночас, одна з небагатьох, чиє ім'я знають сотні солдатів і офіцерів у багатьох бригадах, полках і батальйонах у зоні проведення антитерористичної операції. До того ж, вони не лише знають її ім'я, а насправді щиро вдячні цій молодій тендітній жінці, в якої – де тільки сили знаходяться, аби їздити з блокпоста на блокпост, з позиції на позицію, везучи безцінні вантажі медикаментів пораненим бійцям, а потім – допомагаючи їм уже на стадії лікування, реабілітації та захисту прав цих скалічених чи контужених лицарів української держави.

Перейматися проблемами військовослужбовців, які знаходяться у зоні бойових дій на сході України, подекуди – без необхідних озброєння та боєприпасів, продуктів харчування та медикаментів, Альона почала ще на зорі цієї воістину Вітчизняної війни чотирнадцятого року. Сталося так, що у навчальній частині прикордонних військ – навчальному центрі підготовки молодших спеціалістів Державної прикордонної служби України, що розташований у селищі Оршанець під Черкасами, проходять службу три старші офіцери, які навчалися з нею в одній групі в університеті. Отож, коли навесні цього страшного року в Україну прийшла біда, і першими за тривогою підняли й відправили спочатку на південь, а згодом – на схід саме прикордонників, вона не могла залишатися осторонь. Коли підрозділ зазнав перших втрат, і одного з одногрупників привезли пораненим, а інший знайомий взагалі загинув, дівчина вирішила допомагати захисникам Вітчизни чим лише зможе. Теплий одяг на той час на передовій ще потрібен не був, тож вона зрозуміла, що є дві речі, які насправді є найнеобхіднішими – озброєння з боєприпасами та медикаменти. І тоді Альона почала займатися саме медикаментами – тим, чим вона може реально допомогти бійцям на передовій.

Волонтери збирають пожертви простих людей, крім того, вони знаходять благодійників із числа підприємців, які радо допомагають захисникам Вітчизни, до того ж, Альона знайшла аптеку, власник якої погодився продавати ліки та інше медичне приладдя без націнки.

Волонтер Альона Вербицька не надсилає у зону АТО всі підряд медикаменти. Спочатку вона зв'язується з начмедами військових частин, а вже потім замовляє необхідні ліки й відвозить їх до місць дислокації цих частин. Спочатку це був лише згаданий вище прикордонний загін, потім вона почала допомагати й батальйону територіальної оборони “Черкаси”. Згодом список підопічних волонтера розширився, і до нього додалися спочатку інші тербати, а згодом – і бійці регулярних військ – частин Збройних Сил України.

Та сталося так, що ця розповідь – не історія про щиру душею безкорисливу волонтерку Альону, а про проблему, про яку з болем у душі повідала молода жінка. Ця розповідь – про безпорадність одних та байдужість інших, чийсь непрофесіоналізм та чийсь страшний біль…

З Альоною ми спілкувалися якихось двадцять хвилин на пероні вінницького залізничного вокзалу, коли вона поверталася з Військово-медичного клінічного центру Центрального регіону, аби їхати до столиці шукати правди у заступника Міністра оборони України Петра Мехеда.

– Розумієте, у прикордонників, із якими я розпочала працювати ще у квітні, таких проблем немає, – розповідала вона. – Це – звичайна військова частина, укомплектована кадровими військовослужбовцями, тож і усе діловодство там ведеться так, як і має бути, і усі посадові особи дотримуються Статутів і керівних документів. Із батальйонами все набагато складніше. Комбати у них до недавнього часу по суті підпорядковувалися самі собі та, вже досить номінально, керівництву областей, у яких були сформовані. Ось і сталася прикра ситуація, яка, якщо її не вирішити негайно, перетвориться на справжню біду…

І волонтерка розповіла, як в одному з батальйонів територіальної оборони сталося так, що понад десятеро солдатів та офіцерів, мобілізованих із початком бойових дій, були поранені або контужені та відправлені до найближчих шпиталів санавіацією чи попутним автомобільним транспортом. Після лікування хтось із них потрапив до реабілітаційного центру, а когось відпустили для остаточного одужання додому. Причому, як це заведено у військовій системі охорони здоров'я, усім їм, незалежно від важкості поранення, дали довідки про звільнення від виконання службових обов'язків терміном на 15 діб. Але ж – одна справа, коли солдатові видаляють банальний фурункул у мирний час, і зовсім інша – коли він ще не одужав після поранення чи в нього час від часу йде кров вухами й ротом після важкої контузії…

Коли ж, приїхавши до розташованої у зоні проведення АТО частини, один із них попросив у комбата направлення на військово-лікарську комісію, то його… відразу було відправлено на передову! Щодо інших поранених, які досі не прибули з госпіталів, командир, недовго думаючи, зробив висновок, що вони… дезертири! Тобто, люди, які пролили свою кров у боротьбі за незалежність і територіальну цілісність нашої країни, які не отримали за це жодних винагород чи страховок, ще й, виявляються, “ходять під статтею” Кримінального кодексу, ризикуючи позбутися свободи!

Виявилося, що у створених у стислі терміни батальйонах територіальної оборони далеко не всі посадові особи знають, що і як потрібно їм робити відповідно до функціональних обов'язків за тих чи інших обставин. Так, начальник медичної частини батальйону не виписав бійцю направлення на ВЛК, мотивуючи це тим, що просто не вміє цього робити! А командир навіть і не думав спонукати до цього підлеглого, адже, як ми вже казали, розцінював відсутність поранених у частині не більш не менш як самовільне залишення частини! Ось і сталося так, що замість того, аби отримати компенсацію чи страхову виплату за поранення, бути нагородженими чи принаймні заохоченими хоча б відпусткою, офіцери, сержанти та солдати, які вибули через поранення, стали поставлені комбатом поза законом…

На щастя, не так давно главою держави та керівництвом Міністерства оборони України було прийнято рішення щодо приєднання батальйонів територіальної оборони до складу регулярних частин Збройних Сил і, сподіваємось, дисципліни у цих батальйонах побільшає, як, зрештою, і компетентності посадових осіб. Проте, на жаль, подібні проблеми трапляються й у регулярних частинах. Так, нещодавно до волонтерки звернулися бійці 72-ї механізованої та 128-ї гірсько-піхотної бригад. У обох немає жодних відміток щодо поранень, а в одного – це зовсім натуральний цирк – у військовому квитку навіть немає позначки про мобілізацію! Більше того, коли декілька місяців того його, нещодавно звільненого в запас після строкової служби, викликали до військкомату для перевірки даних, одразу ж вручили повістку й відправили до військової частини, а звідти – у зону АТО. І через півтора місяці знову зателефонували з військкомату, запропонувавши з'явитися… за повісткою!

Звичайно, ніхто у нашій країні не чекав війни, ніхто по суті не був готовий до неї, тож не дивно, що і тут, і там трапляються випадки плутанини, неузгодженості. Але ж, коли від цього страждають люди, такі ситуації потрібно терміново вирішувати! Саме заради цього у переддень виходу у світ цього номеру газети Альона Вербицька приїхала до Вінниці, у Військово-медичний клінічний центр Центрального регіону, аби з'ясувати, як можна зарадити пораненим хлопцям. Коли ж у військово-медичній установі їй усе роз'яснили, бойова волонтерка твердо прийняла рішення їхати до заступника Міністра оборони. Коли ми спілкувалися на пероні вінницького вокзалу, вона вже була записана на прийом та їхала у Київ. Тож ми домовилися із Альоною, що вона обов'язково перешле до редакції фотографії та записи розмов із пораненими та посадовими особами, а крім того, триматиме нас у курсі справи щодо вирішення цього проблемного питання, яке, звичайно, стосується не одного батальйону і не однієї бригади й від вирішення якого залежать долі сотень захисників Вітчизни. Гордіїв вузол бюрократії має бути розрубаний!

Олексій Тригуб. “Крила України”.



Завжди вірний народу і Клятві морпіха

Бойові завдання щодо захисту Маріуполя та його околиць сьогодні виконує чимало підрозділів української армії та інших силових відомств. І серед них – зведений підрозділ морської піхоти, у якому проходить службу старшина військової служби за контрактом Євгеній Троцько. Разом із товаришами по зброї він перебуває на передовій зони проведення антитерористичної операції і майже щодня ризикує життям заради відновлення миру в країні.

У свій тридцять один рік чоловік вже пережив чимало подій, які змінили його життя і зараз зробили з нього справжнього героя…

Родом Євгеній з міста Суми. Зі шкільних років він мріяв бути тільки військовим. Для цього активно займався легкою атлетикою, боксом, а також ходив із друзям у туристичні походи мальовничими куточками нашої держави.

Після закінчення середньої школи у 2000-му році юнак вступив до Харківського гвардійського ордена Червоної Зірки інституту танкових військ. У стінах славетного військового вузу хлопець відчув усю міць бронетехніки нашого війська, заслужив почесний нагрудний знак воїна-гвардійця.

На жаль, у 2003 році сімейні обставини склалися так, що курсантові просто необхідно було повернутися до рідного міста. Тому, отримавши ступінь бакалавра, він звільнився з лав Збройних Сил України та поїхав до Сум.

Наступні два роки Євгеній працював, як приватний підприємець, але з мрією носити військовий однострій він все ж не розставався.

У 2005 році Євгеній Олександрович вирішив повернутися до війська і отримав направлення до Сумського об'єднаного міського військкомату на посаду військовослужбовця-контрактника. Наступні 8 років він відповідав за призов громадян на військову службу та облік офіцерів запасу. Та все ж штабна робота була не до душі романтику різностороннього армійського життя. Тому у квітні 2013 року Євгеній прийняв кардинальне рішення змінити свою долю й перевівся до 1-го батальйону морської піхоти, розташованого у Феодосії.

– Девізом нашого підрозділу в Криму були і залишаються слова: “Вірний завжди!”. З перших днів важкої служби на полігонах та у морських походах я зрозумів усю непереможність даного роду військ та почесність служби у ньому. Моїм наставником був тодішній заступник комбата підполковник Володимир Баранюк, який і зараз залишається для усіх молодих воїнів прикладом мужності, – пригадав старшина-морпіх.

Вже за декілька місяців служби в Феодосії Євгеній успішно склав іспити морського піхотинця і здобув такий бажаний чорний берет.

Події, які відбувалися у березні в Криму, старшина Троцько вважає черговим випробуванням на мужність і стійкість до труднощів. Провокаційні дії ворога були не такі вже й страшні, як зрадництво колишніх друзів.

– Усі ті хлопці, які зі мною повернулися на материк, є патріотами з великої літери. Я особисто гордий за те, що й зараз служу з ними в одній команді і захищаю Маріуполь від усякої нечисті. Зазначу, що там, де “чорні берети”, – завжди Перемога. Тож ми вірні завжди своєму народові і клятві морського піхотинця, – розповів Євгеній.

За словами військовослужбовця, численні обстріли з РСЗВ “Град” та мінометів по наших позиціях допомагає пережити армійський гумор і віра в успіх проведення антитерористичної операції. Також протягом останніх важких місяців служби чоловіка його морально підтримує наречена Анастасія з Сум. У їхніх задумах вже є одруження в рідному місті, або хоча би просто біля бойових позицій. У такому випадку свідками стануть його бойові друзі, а весілля запам'ятається на все життя.

На найближче майбутнє захисник Маріуполя планує знову вступити до одного з військових вузів, аби стати офіцером. У будь-якому випадку, планує служити тільки в лавах морської піхоти, а військові звання та посади для нього не мають значення.

Дмитро Горбунов. м.Маріуполь.

ДО МУЗЕЮ

Останні аеродроми "перших літаків" України

Закінчення. Початок на 2 стор.

– Вже готується місце для нього в експозиції, збирається екіпаж для перельоту, сподіваємось, що це відбудеться десь в середині зими. Ми не просто плануємо відкрити салон цього літака для відвідувачів. Одним із сюрпризів будуть воскові фігури трьох президентів, що ним літали. Інші деталі поки не розголошуватимемо, але запевняю – буде цікаво!

В цьому році Музей авіації перебував на передньому краї всеукраїнських подій. Співробітники активно допомагають армії, беруть участь у волонтерських проектах. Так, під час проведення Фестивалю малої авіації частину зібраних коштів організатори свята передали на відновлення авіаційної техніки Бориспільської військово-транспортної бригади.

– Зараз під керівництвом незмінного директора Юрія Кашафовича Зіатдінова в Музеї зібралась досить активна молода команда однодумців. Ми не просто маємо за мету піднятись до рівня кращих світових авіаційних музеїв. Але й перетворити його на модний майданчик для концертів, акцій та інших значущих подій. Одним із важливих пунктів маркетинг-плану розвитку музею, звісно, є поповнення колекції експонатів. Ось два нових екземпляри вже є. Хотілося би продовжити тенденцію. Було б цікаво отримати літаки з історією, прототипи, перші конвеєрні моделі, наприклад, найперший в серії Ан-30. До того ж, "дубльований" парк літаків дасть нам можливість пропонувати обмін західним колегам. Вони охочі до представників нашого авіапрому, а ми б залюбки поповнили нашу колекцію іншими літаками – "американцями" та "європейцями".



Третій подарований літак – Як-40 – до Музею не поїде, а відправиться до міста Василькова на навчальний аеродром. Завдяки спільним зусиллям Держуправління справами та Національного авіаційного університету літак стане навчальним посібником у коледжі, де студенти матимуть змогу вивчати літак вживу.

Марина Добровольська. "Крила України".

ЗБРОЯ ВОРОГА

Беспилотные летательные аппараты ВС РФ

В 2010 году МО РФ заказало у Израиля 3 вида разведывательных беспилотных самолётов (малого и среднего класса) для нужд своей армии. Общее количество аппаратов оценивалось в 63 единицы. В России планировалось также открыть совместное с Израилем предприятие по производству БПЛА.

Виды закупленных БПЛА:
– IAI Bird-Eye 400;
– IAI I-View;
– IAI Searcher 2 (версия для ВВС РФ называется Серчер II).

Из БПЛА российского производства на вооружении доподлинно известно находились (по данным на 2010 год):
– ZALA 421-08 (формально является БПЛА сухопутных войск);
– Пчела-1Т (Строй-1П);
– Типчак;
– Ту-243 (Рейс-Д).

Согласно указаниям Генштаба Вооружённых сил РФ с 1 сентября 2011 года части и подразделения беспилотной авиации исключены из состава Военно-воздушных сил и переданы в Сухопутные войска. Поэтому генеральным заказчиком этого рода войск теперь являются Сухопутные войска.

В конце 2011 года стало известно, что созданием беспилотников для военного ведомства будут заниматься компания "Транзас" (Санкт-Петербург) и ОКБ "Сокол" (Казань). Именно эти 2 компании выиграли тендер на проведение опытно-конструкторских и научно-исследовательских работ по созданию БПЛА для российской армии. У компании "Транзас", которая специализируется на выпуске авиационных систем, уже есть опыт создания беспилотных аппаратов. Именно они создали разведывательно-ударный БПЛА Дозор-600, по своим характеристикам не уступающий американскому MQ-1 Predator. По заказу Минобороны "Транзас" создаст беспилотный летающий аппарат массой около тонны. На создание БПЛА компании выделено 2 млрд рублей. А беспилотник весом около 5 тонн, который будет разработан в ОКБ "Сокол", обойдётся Минобороны РФ дешевле – в 1 млрд рублей. Компания "Транзас" заключила с ОКБ "Сокол" соглашение о стратегическом партнёрстве, в рамках которого оба предприятия будут вести совместную разработку двух типов БПЛА. "Транзас" будет разрабатывать системы управления БПЛА, а ОКБ "Сокол" создаст сами аппараты и наземные компоненты к ним.

Первые разведкомплексы с БПЛА малой дальности собственного производства поступили в ВС РФ в 2013 году. Это разведывательные комплексы с беспилотными летательными аппаратами Орлан-10. На государственные испытания были представлены три образца БПЛА российского производства, однако лишь Орлан-10 успешно их прошёл.

Компания "Сухой" выбрана разработчиком проекта тяжёлого ударного БПЛА. Вероятно, взлётной массой от 10 до 20 тонн.

В перспективе – создание БПЛА ДРЛО с большой продолжительностью и высотой полета, позволяющих постоянно держать под наблюдением рубеж протяжённостью до тысячи километров и более. Эта машина массой от 8 тонн способна находиться в районе патрулирования в течение 24 часов на двадцатикилометровой высоте. Рассматривается также возможность дозаправки аппарата в воздухе. В качестве силовой установки используется ТРДД РД-1700 (создающийся ГУП "Завод им. В.Я.Климова" для оснащения самолётов типа МиГ-АТ и Як-130) (2005 г.). Крейсерская скорость – 400 км/ч, максимальная – 500 км/ч (2005 г.). Многоспектральный мониторинг воздушного пространства, земной и водной поверхности обеспечивается в режиме реального времени в районе диаметром не менее 1000 км. Бортовая система многоспектрального зондирования включает РЛС бокового обзора с синтезированной апертурой, оптико-электронный комплекс зондирования, а также оптический комплекс.

С 2013 года в России начали готовить и операторов БПЛА. Подготовкой кадров занялся Челябинский филиал Военного учебно-научного центра ВВС России "Военно-воздушная академия имени Жуковского и Гагарина".

Тверской Всероссийский научно-исследовательский институт синтетического волокна (ВНИИСВ), входящий в холдинг "РТ-Химкомпозит", разработал новую технологию получения высокопрочных армирующих нитей из сверхвысокомолекулярного полиэтилена (СВМПЭ). Согласно сообщению холдинга, новые нити в составе композиционных материалов позволяют снизить массу планера беспилотных летательных аппаратов в 2-2,5 раза.

Как ожидается, в 2018 году появится первый летный образец нового ударного беспилотного летательного аппарата массой 20 тонн, разработкой которого на базе Т-50 (ПАК ФА) занимается компания "Сухой". К 2015-2016 году планируется создать ударный беспилотник массой пять тонн. Его разработкой занимаются компании "Сокол" и "Транзас".

С мая 2013 года российская военная разведка приступила к формированию рот беспилотной авиации. На их вооружение поставляются беспилотные летательные аппараты различной дальности действия.

В числе аппаратов, поставляемых на вооружение новых рот, – беспилотники "Орлан", "Элерон" и "Тахион". Кроме того, роты получают портативные радиолокационные станции малой дальности "Фара-ВР" и радары средней дальности "Соболятник-О". Все перечисленные аппараты и оборудование уже приняты на вооружение и проходят войсковую эксплуатацию.

В начале декабря 2013 года в открытых источниках появилось сообщение, что Министерство обороны России подписало с казанским предприятием "Эникс" контракт на поставку разведывательных беспилотных летательных аппаратов "Элерон-3СВ", стоимость контракта составила более ста миллионов рублей. По условиям соглашения, казанское предприятие должно было поставить российскому военному ведомству 17 комплексов, в каждый из которых входят два беспилотника "Элерон-3СВ". Как было задекларировано, производство и передача беспилотных комплексов российским военным будут завершены до конца этого года.

На базе существующего Межвидового центра беспилотных летательных аппаратов (БЛА) Генерального штаба Вооруженных сил Российской Федерации (г. Коломна) создаётся Государственный центр беспилотной авиации Министерства обороны РФ. В 2014 году более 900 военнослужащих рот БЛА военных округов прошли подготовку (доподготовку) в Межвидовом центре. Кроме того, в центре проходят войсковые испытания все создаваемые комплексы с БЛА до их принятия на снабжение Вооруженных Сил.

Комплекс "Леер" с беспилотным летательным аппаратом "Орлан-10"

Многофункциональный беспилотный комплекс "Орлан-10" разработан предприятием "Специальный технологический центр". Комплекс предназначен для оценки обстановки, контроля и наблюдения за протяженными и локальными объектами в труднодоступной местности. Входящий в состав комплекса беспилотный аппарат имеет взлетную массу до 11,5 кг и размах крыла порядка 2,4 м. БЛА может совершать полеты продолжительностью до 4 часов на удалении до 50 км от наземной станции управления. По данным разработчиков, в воздухе "Орлан-10" может провисеть 10 часов. Испытанная дальность полета "Орлана" – 1 тыс. км в одну сторону. Съемку местности на таком удалении самолету придется вести автономно — передатчик работает только на 125 км. На борту БЛА может быть размещен широкий спектр контрольно-измерительной аппаратуры. Наличие генератора на борту позволяет использовать активные нагрузки в течение всего полета. Видео– и фотосъемка обеспечиваются в сочетании с регистрацией текущих параметров (координаты, высота, номер кадра и т.д.). Комплекс смонтирован на базе автомобиля КАМАЗ. В его состав входят не менее трех беспилотных летательных аппаратов. С одного пункта управления можно контролировать сразу 4 БПЛА "Орлан-10", при этом один из них может служить ретранслятором данных для остальных, что увеличивает общую дальность действия группы. Взлетная масса БПЛА – до 14 кг, из них 5 кг приходятся на долю полезной нагрузки. "Орлан-10" запускается с разборной катапульты, а приземляется на парашюте. Он способен развивать воздушную скорость 90-150 км/ч, находиться в воздухе до 16 ч, преодолевая за это время около 600 км, и подниматься на высоту до 5 км.



Состав комплекта:
– наземный пункт управления;
– 2 БЛА в транспортных кейсах;
– пусковое устройство;
– комплект ЗИП;
– специализированное ПО;
– сменные полезные нагрузки.

Сменные целевые нагрузки:
– фотокамера;
– видеокамера;
– гиростабилизированная ТВ-камера кругового обзора;
– гиростабилизированная ИК-камера кругового обзора;
– дозиметр радиоизлучения.

Функции целевых нагрузок: аэрофотосъемка, дневная и ночная (тепловизионная) воздушная видеосъемка и видеонаблюдение, замеры радиационного фона.

Характеристики:
– Радиус действия – 50-120 км;
– Продолжительность полета – 10 часов;
– Взлётная масса макс. – 15 кг;
– Масса целевых нагрузок макс. – 5 кг;
– Размах крыла – 3,1 м;
– Длина – 1,8 м;
– Скорость – 75-170 км/ч;
– Высота полета макс. – 6000 м;
– Топливо – бензин А-95;
– Скорость ветра на старте макс. –10 м/с;
– Диапазон рабочих температур – от -35С до +40С;
– Кол-во БЛА, управляемых с одного НПУ – до 4;
– Взлет / посадка – с катапульты / на парашюте.

БЮДЖЕТ

Болгарія відтермінувала закупки до 2017 року



Болгарія не зможе виділити кошти на модернізацію збройних сил в найближчі два роки. Про це повідомляє The Sofia Globe із посиланням на протокол засідання кабінету міністрів країни. Оборонний проект вартістю 800 мільйонів левів, зокрема, передбачав закупівлю партії винищувачів для заміни застарілої авіаційної техніки – винищувачів радянського виробництва МіГ-21, МіГ-29 та штурмовиків Су-25.

Справа у тому, що для реалізації такого проекту Болгарії необхідно провести зовнішні запозичення, що на думку міністра фінансів країни, може призвести до дестабілізації економіки країни. Раніше глава оборонного комітету парламенту Болгарії Міхо Міхов наполягав на необхідності внесення закупівлі винищувачів до проекту бюджету на 2016 рік. При цьому він наголошував, що купувати слід саме нові літаки, а не модернізовані літаки, бувші у використанні.

Про плани модернізувати озброєння Болгарія оголосила в серпні. Тоді йшлося про мільярд левів, який витратять в першу чергу на скорочення залежності від Росії в галузі військово-технічного співробітництва до 2020 року. Основною статтею витрат значилася покупка винищувачів, які відповідають стандартам НАТО. Серед можливих варіантів для заміни радянських літаків називалися F-16 Fighting Falcon зі складу ВПС Греції, португальські винищувачі того ж типу, а також нові шведські JAS 39 Gripen.

Болгарія вступила в НАТО в 2004 році і зобов'язалася до 2016 року озброїтися вісьмома багатоцільовими винищувачами, які б відповідали стандартам Альянсу. Чотири з них мали здійснювати охорону повітряного простору країни, а ще чотири – увійти до складу об'єднаного угруповання протиповітряної оборони НАТО. Зараз на озброєнні Болгарії, за даними із відкритих джерел, перебуває 12 МіГ-21, 15 МіГ-29 (в тому числі три "спарки") і 14 Су-25.

МІЛІТАРИЗАЦІЯ

Індійський військовий імпорт за п'ять років перевищив трильйон рупій

Індійський військовий імпорт за останні п'ять років склав 1,034 трильйона рупій (17,3 мільярда доларів). Про це, як повідомляє Jane's , заявив міністр оборони Індії Манохар Паррікар. За даними індійського військового відомства, на імпорт припало більше 65 відсотків потреби військових в нових озброєннях і військовій техніці. Інших подробиць про військовий імпорт Паррікар не навів.

У серпні 2014 р. Арун Джейтлі, який займав тоді пост міністра оборони Індії, оголосив, що за підсумками останніх трьох років найбільшим постачальником озброєнь і військової техніки в країну стали США. На них припали 326,15 мільярда рупій. Другим за величиною експортером військової продукції до Індії була Росія з обсягом поставок в розмірі 253,36 мільярда рупій. Третє місце займала Франція з 120,47 мільярда рупій, а четверте – Ізраїль з 33,89 мільярда.

Тим часом, за даними міністерства оборони Індії, обсяг індійського військового експорту в період з початку 2011-го по вересень 2014 склав 24,9 мільярда рупій. Подробиці про військові поставки за кордон також не розкриваються. Основною експортною статтею в зазначений період була поставка за кордон взуття, патронів для малокаліберної зброї, спорядження та військової форми.

НА РІВНІ ЧУТОК

З "Містраля" поцупили обладнання

З вертольотоносця типу "Містраль", побудованого для Росії, викрали частину обладнання. Як повідомляє французьке видання Le Point, йдеться, насамперед, про високотехнологічне обладнання. Зникли жорсткі диски комп'ютерів, частина комплектів зв'язку та інші високотехнологічні деталі обладнання, встановлені компанією Thales.

Повідомлення про крадіжку надійшло 25 листопада. Розслідування, розпочате поліцейським управлінням міста Ренн, не виявило слідів зламуваяня. Поки у поліцейських немає конкретних версій про причини того, що сталося. Самі ж французи дипломатично не підозрюють російських військових. Потенційних злодіїв шукають серед людей, що мають безпосереднє відношення до обслуговування судна.

Офіційно з боку французької влади не було жодних заяв із цього приводу. Тому достеменно не відомо, чи насправді був факт крадіжки обладнання корабля, передача якого була призупинена рішенням Президента Франції до кращих часів. Схоже, що у спробах офіційного Парижа "зберегти обличчя" навколо "Містралей" розгортається черговий спектакль з "прийому-передачі" корабля, розв'язка якого поки що не відома.

З іншого боку, зважаючи на нинішні ресурсні та фінансові проблеми Росії, пов'язані із введенням світових санкцій та необхідність чималих капіталовкладень (за підрахунками російських експертів, близько 50 млрд рублів) на імпортозаміщення у галузі ОВТ, "Містралі" варто було б передати Росії. У такому випадку, французи не втратили б контракт, не сплачували б штрафів за його невиконання, а росіянам довелося б консолідувати фінансові зусилля для доведення корабля до боєздатного стану. За нинішньої ціни на нафту для економіки Росії такий стан речей мав би мати катастрофічні наслідки, а сам процес введення корабля до строю міг би затягнутися на довгі роки.

Тим часом, Росія продовжує готуватися, або робить вигляд, що готується, приймати кораблі до бойового складу ВМФ. Як заявив цього тижня гендиректор холдингу "Вертольоти Росії" Олександр Міхєєв, перші вертольоти Ка-52К для "Містралей" вже у процесі складання, а їх льотні випробування розпочнуться на початку наступного року.

ПЛАНИ



Франція створить заміну ракетам ASMP-A

Міністерство оборони Франції зацікавилося можливістю заміни нині перебуваючих на озброєнні тактичних ядерних ракет ASMP-A з боєголовками змінної потужності. Про це, як повідомляє Defense News, заявив міністр оборони Франції Жан-Ів Ле Дріан. За його словами, перспективна ракета отримає позначення ASN4G, а процес її розробки вже почався.

В рамках розробки ракети будуть застосовуватися технології малопомітності. Також, ймовірно, серед вимог у технічному завданні на розробку може бути й можливість польоту на гіперзвуковій швидкості до семи чисел Маха (близько восьми тисяч кілометрів за годину). При цьому, ASN4G має бути спроможною долати перспективні системи протиракетної оборони противника, які можуть з'явитися в найближчі 20-50 років.

Паралельно розглядається можливість модернізації ракет ASMP-A, що входять в номенклатуру озброєнь винищувачів Mirage 2000N і Rafale F3. Розробка проекту модернізації боєприпасу буде проведена в два етапи. У підсумку французькі військові мають намір отримати доопрацьований боєприпас, який буде ефективно долати сучасні та перспективні системи протиракетної оборони противника щонайменше до 2035 року.

Ракета ASMP-A стоїть на озброєнні Франції з 1986 року. Маса боєприпаса складає 860 кілограмів при довжині 5,4 і діаметрі 0,3 метра. Ракета може вражати цілі на дальності від 80 до 500 кілометрів і здійснювати польоти на швидкості до трьох чисел Маха. ASMP-A оснащується боєголовкою зі змінною від 15 до 300 кілотонн потужністю.

ЗАКУПІВЛІ

Китай скуповує "Бізони"

Минулого тижня ВМС Народно-визвольної армії Китаю придбали черговий десантний корабель на повітряній подушці типу "Бізон".

Корабель придбали у Греції, де він перебував у бойовому складі всього чотири роки. Про це повідомляє mil.news.sina.com.cn. Таким чином, тепер ВМС НВАК мають на озброєнні п'ять кораблів цього типу.

Два з них були побудовані Феодосійським заводом. Ще два, відповідно до контракту, китайці побудували на базі власних потужностей. Вартість одного корабля складає близько 80 млн дол. США. Варто зазначити, що Китай досі залишається винен вітчизняній компанії "Укроборонпром" 14 млн дол. Зараз тривають суперечки із цього приводу. Китай вагається, кому ж платити гроші – "Укроборонпрому", що укладав угоду, чи підприємству Феодосії, яке після анексії Криму перейшло у власність Росії.

ДИВЕРСИФІКАЦІЯ

Чехія шукає заміну вертольотам

Міністерство оборони Чехії має намір в 2015 році оголосити тендер на закупівлю нових транспортних вертольотів, які замінять застарілі Мі-17, Мі-171 і Мі-24 радянського та російського виробництва. Про це, як повідомляє Defense News, заявив міністр оборони Чехії Мартін Стропніцький. За його словами, військове відомство має намір заплатити не більше 350 мільйонів чеських крон (15,8 мільйона доларів) за вертоліт. Поставки плануться здійснити до кінця 2018 року.

Особливість тендера, як наголосив очільник чеського міноборони, – нова техніка не купуватиметься у Росії. Відтак, запрошення до участі в тендері отримають тільки ті компанії, що працюють на території країн-членів НАТО. "Ми повинні купувати тільки у надійних держав", – зазначив Стропніцький. Коли саме планується оголосити конкурс на поставку транспортних вертольотів і яка кількість машин передбачена до закупівлі, чеський міністр оборони не уточнив.

Крім покупки нових вертольотів, Чехія також має намір оголосити тендер на поставку одного або двох нових військово-транспортних літаків, які використовуватимуться одночасно із С-295, які вже перебувають на озброєнні. На придбання транспортників чеські військові мають намір витратити не більше 1,5 мільярда крон за літак. Додатково до купівлі транспортних машин Чехія також планує придбати нові радіолокаційні станції.

За даними Flightglobal MiliCAS, в даний час на озброєнні ВПС Чехії перебуває 27 багатоцільових вертольотів Мі-8/17/171 і 15 транспортно-бойових Мі-24/Мі-35. Крім того, чеські військові мають у розпорядженні чотири військово-транспортних С-295, п'ять L-410 і один Як-40. Раніше чеське військове відомство оголосило про намір купити щонайменше два перспективних бразильських транспортника KC-390.

Варто додати, що у квітні цього року начальник штабу Збройних сил Чехії генерал-лейтенант Петро Павло заявляв, що військове відомство має намір придбати 16 нових багатоцільових вертольотів, які замінять застарілі транспортно-бойові Мі-24 і Мі-35. Списання останніх заплановано на 2016-2018 роки.

Сторінку підготував Сергій Клименко.

САНКЦІЇ

Відмова американців позбавить “Кузнецов” 500 мільйонів доларів

Самарське двигунобудівне підприємство “Кузнецов” не отримає близько 500 млн доларів в результаті відмови американської компанії “Орбітал сайенсіз” використовувати на ракеті-носії “Антарес” (Antares) модернізовані двигуни НК-33. Про це повідомили в прес-службі “Кузнецова” з посиланням на виконавчого директора підприємства Миколу Якушина.

“Це кошти, які підприємство отримало б за досягнутою раніше домовленістю про постачання двигунів”, – зазначили в прес-службі.

Як повідомлялося раніше, “Кузнецов” уклав з американською стороною опціонний договір про постачання в США до 2020 року 50 двигунів НК-33. Опціонний договір передбачає право, але не зобов’язання покупця зробити покупку на заздалегідь визначених умовах.

Як зазначили на самарському підприємстві, рішення американської компанії використовувати інший двигун означає, по суті, і зміну самого носія, адже під новий двигун доведеться переробляти системи ракети, проводити нові випробування. На це в американської сторони може піти не менше двох років.

САМ НА САМ З КОСМОСОМ

Росія виходить з проекту МКС

Як стало відомо журналістам порталу Planet-Today, Російська Федерація залишає проект МКС і планує створити свою власну станцію. Вже до 2015 року “Роскосмос” розробить проект зі створення власної космічної станції, пише видання.

Як повідомляють офіційні представники, російський модуль, який носить назву “ОКА-Т”, розпочне свою роботу в 2018 році.

“Питання перспектив пілотованої космонавтики – це вже не питання галузі, а політичних рішень, – наводить слова Дмитра Рогозіна видання”, – Федеральному космічному агентству доручено підготувати обгрунтування щодо розгортання власної орбітальної станції і внести їх на розгляд в уряд. Існуючий на сьогодні технічний заділ достатній для її створення”.

Дмитро Рогозін підкреслив, що в нинішньому вигляді МКС є “минулим етапом” для Росії.

Експерти “Роскосмосу” впевнені, що сьогодні у Росії є все необхідне для створення власної орбітальної станції, на якій в майбутньому будуть здійснюватися незалежні дослідження.

Раніше повідомлялося, що Федеральне космічне агентство спільно з науковими організаціями розробляє проект розвитку пілотованої космонавтики на період до 2050 року. Зокрема, документ передбачає виведення на орбіту власної станції в період з 2017 по 2019 рік. Однак пізніше представник “Роскосмосу” спростував дану інформацію, повідомивши, що на розгортання нової орбітальної станції у РФ поки немає коштів.

Запуск Asdra-2G відкладений



Намічений на 28 листопада запуск європейського телекомунікаційного супутника Astra-2G перенесений на невизначений термін. Встановлена на стартовому комплексі ракета “Протон-М” буде знята зі старту і повернена в монтажно-випробувальний корпус, повідомив представник космодрому Байконур.

“У ході передстартових перевірок ракети і розгінного блока “Бриз-М” виникли проблеми. Тому прийнято рішення відкласти запуск і зняти ракету зі старту”, – сказав він.

Причиною скасування запуску стали проблеми з розгінним блоком, повідомили “Інтерфакс” в ракетно-космічній галузі. “Деяка апаратура “Бризу-М”, як показали тести, працювала не зовсім коректно. Тому було прийнято рішення зняти ракету зі старту і продовжити більш поглиблені перевірки в монтажно-випробувальному корпусі”, – сказав співрозмовник агентства. За його словами, швидше за все, розгінний блок і апарат будуть демонтовані, затримка може скласти кілька тижнів. “Але краще витратити додатковий час на Землі, ніж втратити космічний апарат вартістю у кілька сотень мільйонів євро”, – відзначив представник космодрому.

Нинішній інцидент із супутником може вплинути на подальший графік космічних запусків. “Виявлені на стартовій позиції технічні проблеми зажадають ретельних перевірок в монтажно-випробувальному корпусі. На виявлення причин та їх усунення буде потрібно, можливо, не один тиждень. Зрозуміло, що до завершення робіт запуски інших “Протонів” не раціональні”, – додав співрозмовник агентства.

Джерело нагадало, що наступний “Протон-М” повинен був стартувати 12 грудня з російським космічним апаратом “Ямал-401”. “Тепер дата цього старту під великим питанням, оскільки замовник апарата – компанія “Газпром космічні системи” – навряд чи захоче ризикувати і здійснювати запуск до закінчення робіт на попередньому “Протоні”, – зазначив співрозмовник агентства.

ТЕХНОЛОГІЇ



Встановлений на МКС тривимірний принтер надрукував першу деталь

Тривимірний принтер, доставлений у вересні на Міжнародну космічну станцію (МКС), успішно надрукував першу деталь. Про це повідомило Національне управління США з аеронавтики і дослідження космічного простору (NASA).

17 листопада командир екіпажу МКС Баррі Уілмор встановив в лабораторії американського наукового модуля Destiny випробувальну модель принтера, створеного каліфорнійською компанією Made In Space, і виконав його калібрування. 24 листопада інженери в Центрі управління польотами віддали команду надрукувати для самого себе деталь – білу пластмасову пластину розміром 7,6 на 3,8 см з логотипом NASA. Незважаючи на невагомість, принтер із завданням успішно впорався. Уілмор дістав табличку, проінспектував її і встановив на належне місце в принтер.

Як повідомило NASA, в деяких місцях спайка матеріалу виявилася жорсткішою, ніж очікувалося. На думку фахівців, це може свідчити про те, що в умовах невагомості фіксація шарів пластика відбувається трохи по-іншому, ніж на Землі.

“Це не просто перша деталь, надрукована в космосі. Це – перший об’єкт, вироблений за межами Землі. Можна сказати, що ми “телепортували” предмет, віддавши команду принтеру його надрукувати. Це велике досягнення не тільки для NASA, а й для всього людства”, – заявив генеральний директор “Made In Space” Аарон Кеммер.

У найближчі два тижні на МКС буде надруковано ще близько 20 пластмасових об’єктів, які потім доставлять для аналізу на Землю. Найближчим часом Made In Space планує замінити нинішній зразок принтера на більш потужний. Крім того, в 2015 році свій апарат, здатний створювати тривимірні об’єкти, збирається відправити на орбіту і Європейське космічне агентство.

Очікується, що за допомогою тривимірних принтерів астронавти зможуть прямо в космосі друкувати з пластику необхідні їм запчастини та інструменти. На думку фахівців, завдяки цим пристроям дослідження космосу стане значно дешевшим і буде відбуватись набагато швидше.

З ТУРБОТОЮ ПРО ДОВКІЛЛЯ

Росія і Казахстан зменшать кількість запусків “Протону” з Байконура

Росія і Казахстан домовилися поступово знижувати кількість запусків ракети-носія “Протон” з космодрому Байконур, заявив керівник “Роскосмосу” Олег Остапенко.

“Питання абсолютно узгоджене і внесене до протоколу, тут проблем у нас немає. Ми домовилися (про зменшення) до 2026 року, а далі, за необхідності, за одиничними рішеннями після 2026 року. Цього року у нас вийшло 16 запусків. Ми по роках розписали (запуски)”, – сказав Остапенко на другому засіданні російсько-казахстанської міжурядової комісії по комплексу Байконур.

За словами першого заступника прем’єр-міністра Казахстану Бакитжана Сагінтаєва, зниження кількості пусків “Протону” необхідно для зменшення екологічного навантаження на навколишнє середовище.

“Питання чутливе для суспільства. Зрозуміло, що одномоментно це зробити неможливо, але кроки робляться. Я думаю, що населення підтримає нас в цьому питанні. Вже є домовленість, і є конкретні терміни за кількістю”, – додав він.

У січні 2004 року Росія і Казахстан підписали угоду про розвиток співпраці з ефективного використання космодрому “Байконур”. Одним з основних напрямків щодо забезпечення подальшого його використання має стати модернізація експлуатованих і створення нових екологічно безпечних космічних ракетних комплексів та поетапне скорочення експлуатації ракет-носіїв, що використовують високотоксичні компоненти ракетного палива.

ЗРИВ ПЛАНІВ

Запуск першого туркменського супутника зв’язку перенесений на 2015 рік

Запуск першого туркменського космічного супутника зв’язку перенесено з листопада 2014 на першу половину 2015 року, повідомило Туркменське телебачення.

Ця інформація була озвучена в ході відвідин президентом Туркменістану Гурбангули Бердимухамедовим Центру управління космічним супутником зв’язку, побудованому в Ахальському велаяті (область на півдні країни). Причини перенесення запуску не називаються.

Супутник зв’язку “ТуркменАлем” (Туркменський всесвіт), побудований французькою компанією Thales Alenia Space, повинен бути виведений американською ракетою-носієм Falcon 9 на геостаціонарну орбіту.

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

30 листопада – 14 грудня



30 листопада 2004 р. *на Командному центрі ПС ЗС України відбулася урочиста передача управління військами ППО та ВПС до ГК ПС. Управління військами та черговими силами ППО прийняв особисто Головнокомандувач Повітряних Сил Збройних Сил України генерал-лейтенант Анатолій Торопчин.*

8 грудня 1936 р. *Т.В.Рябенко на АНТ-22 встановив світовий рекорд висоти з вантажем 10 т для гідролітаків – 1942 м.*



8 грудня 1986 р. *відбувся перший політ літака-амфібії А-40 "Альбатрос".*

8 грудня 2000 р. *вперше за попередні 3 роки вдалося встановити радіоконтакт з міжпланетною станцією "Pioneer-6" (США), яка вже протягом 35 років кружляє по орбіті навколо Сонця. Це найстаріший космічний апарат, який все ще відповідає на сигнали з Землі. Розрахунковий термін його існування складав всього 6 місяців.*

9 грудня 1955 р. *відбувся перший політ винищувача Е-5 (МіГ-21).*

9 грудня 1988 р. *вперше у повітря здійнявся винищувач Saab JAS 39 Gripen (Швеція).*

10 грудня 1907 р. *засновано ПАО "Мотор Січ".*

10 грудня 1914 р. *на озброєння російської армії прийнято літак-бомбардувальник "Ілля Муромець".*



10 грудня 1951 р. *відбувся перший політ американського вертольота Kaman K-225. Він став першим вертольотом з газотурбінним двигуном.*

10 грудня 1964 р. *з космодрому на мисі Канаверал здійснено перший успішний і другий випробувальний запуск нової РН "Титан-3А". У ході випробувального запуску на навколоземну орбіту було виведено останній ступінь і головна частина ракети.*

10 грудня 1989 р. *відбувся перший політ вертольота-мускулольота "Da Vinci III" (США).*

11 грудня 1957 р. *прийнято на озброєння перший рухомий вітчизняний зенітно-ракетний комплекс С-75 "Двіна".*

11 грудня 1972 р. *місячна кабіна американського КК "Apollo-17" здійснила посадку на поверхні Місяця. Космонавти Ю.Сернан і Х.Шмітт здійснили перший вихід на поверхню Місяця.*

12 грудня 1915 р. *у Німеччині проведено перший випробувальний політ першого в світі суцільнометалевого вільнонесучого моноплана Г.Юнкерса "Junkers J.1".*



12 грудня 1921 р. *літак Gloster Mars I встановив рекорд швидкості Великобританії в 316,1 км/год (196,4 миль/год)*

12 грудня 1953 р. *пілот Ч.Єгер на літаку Х-1А досяг максимальної швидкості 2655 км/год (М = 2,5) на висоті понад 21 000 м.*

12 грудня 1957 р. *відбувся перший політ спортивно-акробатичного літака Як-18П.*

12 грудня 1980 р. *відбувся перший політ експериментального варіанта літака Alpha Jet A з крилом з суперкритичним профілем.*

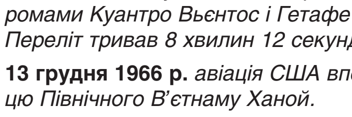
13 грудня 1924 р. *відбувся перший у світі переліт на вертольоті. Переліт з одного аеродрому на інший здійснив іспанець Хуан де ла Сьєрво. Відстань між аеродромами Куантро Вьєнтос і Гетафе становила 12 км. Переліт тривав 8 хвилин 12 секунд.*

13 грудня 1966 р. *авіація США вперше бомбила столицю Північного В'єтнаму Ханой.*

13 грудня 1974 р. *відбувся перший успішний запуск КА фотоспостереження "Янтар-2К".*

14 грудня 1903 р. *брати Райти провели перші випробування свого літака "Флаєр".*

14 грудня 1947 р. *на полігоні White Sands (штат Нью-Мексико, США) здійснено перший пуск геофізичної дослідної ракети "Aerobee". Ракета досягла висоти 111 км.*



14 грудня 1984 р. *перший політ здійснив літак Grumman Model 712, що отримав у ВПС США позначення Х-29А. Він був спроектований для досліджень аеродинамічних переваг крила зі зворотною стріловидністю.*

Це було 10 років тому…

Мабуть, усім, хто пов'язав своє життя з Повітряними Силами, відомо, що професійне свято цього виду Збройних Сил України відзначається відповідно до указу Президента України у першу неділю серпня. Але тим, хто проходив службу у Військово-Повітряних Силах та Військах Протиповітряної оборони Збройних Сил України до 2004 року, пам'ятається й інша дата – 1 грудня 2004 року. Саме у цей день на урочистому мітингу, присвяченому початку нового навчального року у Збройних Силах України, Головнокомандувач новоствореного виду Збройних Сил України, який об'єднав ВПС та Війська ППО, генерал-полковник Анатолій Торопчин проголосив, що цей день усім запам'ятається тим, що саме "сьогодні відкрито нову сторінку створення та розвитку нового виду".







Я, будучи начальником військово-історичного музею Будинку офіцерів Військово-Повітряних Сил у 2003-2005 роках, безпосередньо брав участь у підготовці до проведення урочистостей, які відбулися 14 грудня 2004 року, і хочу нагадати читачам газети про маловідомі, а іноді – й курйозні моменти, пов'язані з цим. Саме у цей день на території Командування Військово-Повітряних Сил відбулося урочисте відкриття пам'ятного знака на честь створення Повітряних Сил Збройних Сил України – червоної гранітної брили з табличкою, що сповіщала: "Встановлено на честь створення Повітряних Сил Збройних Сил України 1.12.2004р.". На цю подію чекали у Командуванні Повітряних Сил ще 1 грудня, але з службових причин Міністр оборони України генерал армії України Олександр Кузьмук спромігся прибути до Вінниці лише 14 грудня 2004 року.

Ідея встановити пам'ятний знак виникла у тодішнього заступника Головнокомандувача Повітряних Сил з виховної та соціально-психологічної роботи полковника Леоніда Кисельова. Він дав розпорядження тодішньому командиру окремої бази забезпечення Командування полковнику Василю Максименку про доставку та встановлення гранітної брили, яку безпосередньо виконав старший офіцер відділення виховної та соціально-психологічної роботи цієї частини майор Олександр Стефанчишин. Але з цього моменту почались певні труднощі. Виявилось, що для виготовлення таблички комерційною фірмою були потрібні кошти. А із цим у Збройних Силах завжди були серйозні проблеми. Я вирішив питання так, що текст таблички вирізав з "оракулу" художник Будинку офіцерів ВПС Олег Довбощук. Але якість ручної роботи керівництву Повітряних Сил здалася незадовільною. Полковник Леонід Кисельов почав вимагати від мене табличку заводської якості. Коли я повідомив про проблеми з оплатою її виготовлення, він дістав з нагрудного карману особисті 50 гривень та наказав уже наступного дня виготовити табличку. Що і було виконано – наступного дня начальник Будинку офіцерів підполковник Георгій Марінов, якому я підпорядковувався, домовився про спонсорську допомогу з директором будинку побуту "Ювілейний" у вигляді безкоштовного виготовлення таблички. І вже у другій половині дня табличка була готова і затверджена керівництвом Повітряних Сил. Гроші, які мені надав заступник Головкома, я йому повернув. Але виникла вже інша проблема. У зв'язку з тим, що створювався новий вид Збройних Сил, Військово-історичний музей Будинку офіцерів ВПС мав перетворитися на музей Повітряних Сил Збройних Сил України, із відповідною зміною експозиції, у якій належало встановити зразки військової техніки ППО. Щоб знайти підтримку Міністра оборони, полковник Леонід Кисельов наказав мені виготовити віртуальне зображення майбутнього вигляду цієї експозиції, яке було встановлено на планшеті формату А-1 біля пам'ятного знака на честь створення Повітряних Сил Збройних Сил України. Не маючи професійної фотоапаратури, я звернувся за допомогою до редакції газети "Крила України", головний редактор якої полковник Микола Поплавський надав мені якісну фотографію ділянки території Командування Повітряних Сил ЗС України, де планувалась розбудова майбутньої експозиції. З її допомогою мій родич, професійний дизайнер, безкоштовно виготовив та роздрукував віртуальне зображення. Мітинг та урочисте відкриття пам'ятного знака на честь створення Повітряних Сил Збройних Сил України пройшли, як і було заплановано. Міністр оборони у своїй промові відзначив:

– Сьогодні український народ може пишатися тим, що чергове завдання стосовно реформування Збройних Сил України, створення нового виду Збройних Сил – Повітряних Сил, виконано. Ми відкриваємо пам'ятний знак не на честь створення Повітряних Сил, а на честь майбутнього українського війська, де найсучаснішим та найбільш боєздатним компонентом має бути саме новостворений вид.

Також Олександр Кузьмук схвалив плани розбудови нової експозиції музею, але, за іронією долі, наступного року її місце розташування та зовнішній вигляд були докорінно змінені, та й сам пам'ятний знак було перенесено на інше місце…

Віктор Поденний.
м.Вінниця.

"Ілля Муромець" в Україні



Продовження. Початок в №46.

Дії загонів на Південно-Західному фронті (травень-липень 1917 року)

Після призначення Панкратьєва навесні 1917 року помічником начальника Ескадри, командування 1-им загоном прийняв помічник командира корабля по екіпажу Панкратьєва капітан С.Нікольський. Зазначу, що крім трьох братів Панкратьєвих в ескадрі служили і рідні брати Нікольські: вищезгаданий воєнльот, який став командиром загону, Сергій і старший механік Ескадри, один із помічників Ігоря Сікорського, Михайло Нікольський. Громадянська війна назавжди розлучила рідних братів: один емігрував, інший залишився в Радянській Росії. Вони обидва, незалежно один від одного, ділилися спогадами: Сергій Миколайович – в формі фронтового щоденника, а Михайло Миколайович – у вигляді огляду бойової роботи бомбардувальників "Ілля Муромець" у роки Першої світової та Громадянської війн. Ці книги видали невеликими тиражами і відомі тільки вузькому колу спеціалістів. Лише тепер, опубліковані під однією обкладинкою, вони стали досяжні широкому читачу.

Повернемося до бойових дій загону. Після загибелі Лаврова загін Нікольського (колишній Панкратьєва) знову почав називатися 1-им. 29 травня Нікольський на кораблі "ІМ-XIV" і Середницький на "ІМ-XVIII" перелетіли з Вінниці в Ягельницю. Там вже знаходився Клембовський на відремонтованому "ІМ-XV", а Соловйов із Ягельниці перелетів до Вінниці і став інструктором у льотній школі. Його помічник Жигайлов прийняв корабель, отримавши новий "ІМ-ІІІ".

Наприкінці травня і командир 3-го загону підполковник Башко на своєму новому "Київському" (шостому за рахунком) здійснює переліт на Південно-Західний фронт за маршрутом Вінниця – Хоростков – Бучач. До нього згодом перелітають кораблі капітана Шарова "ІМ-IV" і штабс-капітана Грека "ІМ-ХІ". Таким чином, із червня по вересень 1917 р. на фронті російської 7-ї армії в Південній Галіції діяли 1-й і 3-й бойові загони, нараховуючи у своєму складі від 5 до 8 кораблів.

У червні на Південно-Західному фронті 7-ма і 11-та армії розпочали свою атаку. В перший день атаки позицій супротивника, Ескадра повітряних кораблів спільно з деякими авіазагонами армій виконали бомбардування по Хуциско, по залізничній станції Хіновіце та найближчих резервах ворога.

12 червня командир 1-го загону Нікольський на "ІМ-XIV" із Ягельниці наніс бомбовий удар по Липиці Дольней, де супротивник почав передислокацію військ. 17 червня три кораблі – "Київський" Башко, "ІМ-XIV" Нікольського та "ІМ-XV" Клембовського – здійснили груповий наліт в район станцій Липиця і Хуциско. Першим у повітря піднявся "ІМ-XIV", кулеметним вогнем подавляючи вогонь зенітної артилерії. Групу супроводжували чотири винищувачі 1-ї бойової авіагрупи ротмістра Казакова. Треба відмітити, що 1-ша бойова авіагрупа армій Південно-Західного фронту (2-й, 4-й і 19-й корпусний авіаційний загони) ротмістра О.Казакова, яка мала на озброєнні винищувачі "Ньюпор", оперувала у Південній Галіції. Одним із завдань цієї групи була охорона "Муромців". Так, 19 червня "Київський" супроводжували 3 винищувачі 19-го каз. Під час цього спільного вильоту літаків супротивника не зустріли, і "Київський" спокійно скинув бомби на ст. Хуциско. Але не завжди винищувачі могли супроводжувати "Муромців". Так, 18 червня корабель IV-й поручика Я.Шарова, який повертався з бойового завдання, атакували 8 винищувачів ворога. Всі члени екіпажу (поручики Я.Шаров і А.Лутц, капітан А.Барбович і рядовий Редько) отримали поранення. Попри це, літак витримав повітряний бій, зміг відбитися і благополучно повернувся. Та експлуатаційних втрат авіаторам уникнути не вдалося. У щотижневих зведеннях Південно-Західного фронту є наступне повідомлення: "20 червня при посадці на аеродром, після повернення з розвідки, два наших кораблі "Ілля Муромець" зазнали аварій". Один із них був корабель "ІМ-XIV" командира 1-го загону Нікольського який згорів, сам Нікольський зазнав важких травм і був госпіталізований, інший "ІМ-XVIII" Середницького потребував ремонту. Після цих подій командиром загону призначили ротмістра А.Середницького, який отримав корабель "ІМ-Х". До нього в Ягельницю прибули з Вінниці кораблі "ІМ-ІІІ" капітана Е.Жигайлова і "ІМ-VIII" єсаула В.Лобова.

Дії загону ЕПК на Румунському фронті (1917 рік)

4-й бойовий загін під командуванням капітана Р.Ніжевського базувався з квітня 1917 р. на аеродромі Болгаріка поблизу Болграда (зараз село Залізничне, Болградського району, Одеської обл.) і діяв в інтересах 6-ї армії Румунського фронту. В його складі знаходились кораблі типу-Е: "Ілля Муромець" IX-й – начальника загону, V-й – штабс-капітана Г.Алехновича, кораблі типу-Г-2: IV-й – поручика Я.Шарова і III-й – капітана Є.Жигайлова. До місця призначення в Болгаріку прибули тільки IV-й і IX-й кораблі. У III-ї машини через сильний вітер зламалося праве крило, і її довелося доставляти для ремонту в Вінницю. Корабель "Ілля Муромець" V-й приземлився в Кишиневі і лише в травні приєднався до загону.

Перший бойовий політ корабля 4-го загону (який був також і першим бойовим польотом "Муромця" типу Е) на Румунському фронті відбувся 8 квітня 1917 р. Тоді старт прийняв корабель IX-й № 265, ведений капітаном Ніжевським. Екіпаж здійснив бомбометання по портових будівлях і складах м.Тульчи, а також здійснив розвідку та фотографування ворожих укріплених пунктів і позицій Тульчі й Ісакчі.

20 квітня в політ вирушили вже 2 машини: IV-й і IX-й кораблі. Але в поручика Шарова на висоті 700 м зупинився двигун і за вимушеної посадки зламалося шасі, гвинти та передня коробка крил.

7 травня артвогнем з землі підбили один мотор "Рено" на кораблі Ніжевського. На щастя, пожежу, що виникла через потрапляння снаряда, вдалося швидко загасити. Після цього корабель скинув на позиції поблизу Прислава 11 пудів бомб і успішно повернувся на свій аеродром. Тим часом із Кишинева прибув другий корабель типу Е – V-й № 266 штабс-капітана Алехновича. 31 травня V-й та IX-й здійснили спільний наліт на Тульчу, скинувши на склади та казарми ворога 18 пудів бомб.

У серпні 4-й бойовий загін перейменували в 1-й. Його остання операція на Румунському фронті відбулася 21 вересня. Цього дня "Муромець" Ніжевського підірвав 3 поїзди зі снарядами на станції Троян.

Всього загін капітана Ніжевського здійснив 16 бойових польотів, із яких 13 припадало на долю командирського корабля: два – на V-й штабс-капітана Алехновича та один на XVI-й штабс-капітана Кованька, літак якого прибув до загону замість корабля поручика Шарова. На позиції противника було скинуто 150 пудів бомб, збито 1-2 літаки, добуті цінні розвіддані для 6-ї російської армії.

Дії загонів на Південно-Західному фронті (липень-вересень 1917 року)

Авіазагони 7-ї армії розпочали свій відступ 8 липня і до 13-го числа згрупувалися в районі Ярмолинців. Сюди ж перелетіли обидва загони Ескадри, французький авіазагін, 1-й артилерійський і 12-й корпусний авіазагони, які приєднались при відступі. Повітряним діям перешкоджала дощова та вітряна погода, що стояла майже місяць. У липні на фронті літав практично один "Київський", здійснивши за цей період 13 бойових вильотів. 19 липня на "Київський" під час бомбометання в районі Васильковце напали винищувачі ворога, але літак чинив достойний опір і збив, за свідченнями екіпажу, від 1 до 3 літаків. Після цього підполковник Башко дотягнув "Київський" до свого аеродрому тільки на двох працюючих "Бердморах". У серпні 2-й і 3-й бойові загони Південно-Західного фронту перелетіли під Проскурів у Стрихівці.

20 серпня відбувся черговий груповий політ під охороною винищувачів 1-ї бойової авіагрупи. В ньому взяли участь наступні кораблі: "Київський" – підполковника І.Башка 3-го загону і X-й – ротмістра А.Середницького 2-го загону. Серед пілотів чотирьох "Ньюпорів", які супроводжували "Муромців", був штабс-капітан Бродович, командир 19-го каз (той самий, що командував III-м кораблем до травня 1915 р.).

30 серпня льотчики 4-го і 19-го каз знову охороняли чотири кораблі 2-го і 3-го загонів, які вилітали на бомбардування складів Хоростков. Старший унтер-офіцер І.Павлов писав у донесенні про цей наліт: "… в Хоросткові, в центрі міста, видно дим, ймовірно від бомб кораблів, адже вони по черзі ходили над Хоростковим. Я спостерігав за кораблями і провів їх до Кузьмина. Красиве було видовище, коли йшли на великій висоті "Іллі Муромці", а навколо них вились "Ньюпори" – маленькі, наче іграшкові". Від скинутих тоді 37 пудів бомб на складах Хоросткова виникли пожежі.

14 вересня п'ять "Муромців" 2-го і 3-го загонів у супроводі "Ньюпорів" здійснили наліт на Хоростков і Перемилув. Того дня корабель VIII-й єсаула В.Лобова при поверненні з бомбометання трохи відстав від своєї групи. В районі с. Елеонорівка його атакував з відстані 100 м ворожий винищувач. Екіпаж "Муромця" відкрив вогонь. Після короткої сутички літак супротивника перевернувся і впав. Всього на охорону кораблів винищувачі 1-ї бойової авіагрупи армій Південно-Західного фронту здійснили 17 літако-вильотів.

Останній бойовий політ на Південно-Західному фронті відбувся 16 вересня. Три кораблі 2-го загону скинули 29 пудів бомб на склади Хепещова. У вересні "Іллі Муромці" 2-го і 3-го загонів виконали до 15 бойових завдань, відбомбившись по супротивнику 142 пудами бомб. В кінці вересня на початку жовтня 3-й загін Башка відбув до місця свого постійного базування с. Станьково під Мінськом. В Стрихівцях залишились 4 кораблі 2-го загону.

Всього ж за 1917 рік кораблі Ескадри здійснили понад 70 бойових вильотів і скинули до 650 пудів бомб. 1917 року воювало до 15 "Муромців". За всю німецьку кампанію з 51 бойового корабля, отриманого Ескадрою, воювало приблизно 40. Вони здійснили до 400 бойових вильотів, скинувши близько 3000 пудів бомб.

Розпуск Ескадри повітряних кораблів

Після перемоги Лютневої революції 1917 року уряд Центральної Ради почав проводити політику українізації всіх військових частин, розташованих на території України. Цей рух охопив і Вінницький гарнізон. Офіцери-українці, як правило, молодшого командного складу, а також технічний персонал перейшли на бік Центральної Ради. Логіка подій вимагала створення регулярної української армії. Все майно російських авіазагонів пішло на озброєння Української Народної Республіки. Та позиція голови Секретаріату Центральної Ради Володимира Винниченка і його прибічників не дала можливості в середині 1917 року сформувати нормальну українську армію.

У жовтні 1917 р. після революції почалося поступове розпадання Ескадри. Політичні пристрасті доходили до межі. Серед нижчих чинів царював антивійськовий настрій. 28 жовтня після мітингу, на якому виступала Євгенія Бош, розпочалося повстання Вінницького гарнізону.

Після більшовиків Вінницю захопили частини 7-го гайдамацького полку. 17 січня 1918 року аеродром Ескадри з боєм знову був зайнятий 2-им гвардійським корпусом під командуванням мадам Бош, згодом, після того, як корпус пішов, 17 лютого Вінницю зайняли солдати 133-го німецького саксонського піхотного полку. Владу над Україною взяв на себе гетьман генерал Павло Скоропадський. У квітні 1918-го за його наказом на базі Вінницької Ескадри і ремонтної бази почалося формування повітряного флоту української держави. Спочатку його очолив Г.Горшков, а начальником Ескадри повітряних кораблів призначили Р.Нижевського. Листування і розмови велися тільки на українській мові. З попереднього особового складу залишилося служити 33 особи, з них 17 чиновників і 16 офіцерів. Серед офіцерів були відомі льотчики старої Ескадри: підполковники А.Барбович, В.Іванов, Р.Нижевський, капітани С.Головін, Я.Шаров, підпоручик А.Лавров. Що ж залишилося від Ескадри на службі "Пана Гетьмана"? Як відомо, на озброєнні ЕПК в кінці 1917 р. було 18 кораблів, 10 знаходились у трьох загонах на фронті і 8 – на базі в Вінниці. Три "Муромці" з чотирьох 3-го загону полковника Башка не дістались Україні (1 розбився, 3 евакуювали). Лише корабель XI-й штабс-капітана Г.Грека перелетів до Києва. Всі чотири кораблі 2-го загону ротмістра Середницького пошкодила буря у листопаді. Тільки в 1-му загоні підполковника Нижевського обидва "Муромці" залишалися справними. У Вінниці також були втрати: 5 кораблів (4 постраждали від бурі і 1 розбився). Щоправда, 1918 р. туди доставили майно 1-го і 2-го загонів. Таким чином, станом на квітень на базі ЕПК у Вінниці нараховувалося 14 машин, більшість із яких не підлягала ремонту. А 30 травня кількість "Муромців" зменшилася – за загадкових обставин загорівся Вінницький склад авіаційного майна. Серед 11 згорілих літаків було 2 "Муромці".

Влітку 1918 р. велася робота зі складування, пакування і перевірки матчастини, що залишилася в Ескадрі повітряних кораблів. Але далі складання актів і перенесення майна на інші склади справа не дійшла. 8 липня 1918 р. було видано наказ про розпуск Ескадри. Полковника Горшкова змістили з посади начальника Гетьманської авіації та направили до Одеської авіашколи, а в квітні 1919 р., після взяття Одеси червоними, розстріляли. Також розстріляли й колишнього начальника ЕПК Шидловського, якого ВНК затримала разом із сином при спробі перетнути фінський кордон. Нижевському вдалося виїхати до Франції.

У жовтні 1918 року ЕПК передбачали використовувати як резерв Генерального штабу Української Держави для нанесення бомбових ударів і ведення стратегічної розвідки. Протягом жовтня-листопада 1918 р. капітан (сотник) Неймарк (колишній артилерійський офіцер V корабля штабс-капітана Алехновича) займався формуванням особового складу ЕПК. До речі, і Алехнович, і Неймарк ще з 30.08.1917 р. входили до складу Ради робітників, солдатських і селянських депутатів міста Вінниці. У грудні ЕПК нараховувала вже 10 офіцерів, 12 чиновників, 65 кваліфікованих працівників і 50 солдатів охоронної команди ("козаків вартової команди"). Через несправність апаратів польоти не здійснювалися. Під час антинімецького повстання Директорії (14 листопада – 14 грудня 1918 року), внаслідок якого відновилася УНР, ЕПК підтримала Директорію. В січні 1919 року радянські війська захопили частину України, в тому числі й Вінницю. Залишки майна старої Ескадри вивезли до Росії, на базу Дивізіону повітряних кораблів до Липецька.

Володимир Дерновий.

ЗАСНОВНИК:
МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ
Свідоцтво про державну реєстрацію видання: КВ 17301-6071ПР від 17.12.2010 р.
Передплатний індекс 22242.
Газета видається з 27.08.1999 р.
Віддруковано у ТОВ "Прес Корпорейшн Лімітед".
м.Вінниця, вул. Чехова, 12 А,
тел. (0432) 55-63-97

КОНТАКТИ:
21007 м. Вінниця,
вул. Червоноармійська, 105
тел: 067-587-02-96,
факс: 0432-59-60-48
Електронна адреса:
krula_ukr@ps.mil.gov.ua
krula_ukr@i.ua

Головний редактор
М. ПОПЛАВСЬКИЙ
Заст. головного редактора: С. Клименко.
Відповідальний секретар: О.Олехнович.
Дизайн та верстка: Н. Ярмілко.
Літературний редактор: О. Уретій.
Тир. 9525 Зам. № 142247.
Перший редактор Сергій Свенціцький





Мусульманин-відступник
Корчмар (заст.)
Мапа
Бахчева культура
Майстер повітряного бою
Річка у Франції
Річка у В'єтнамі
Частина розміру музичного такту
Книжкова крамниця
Територія поширення
Відома болгарська провидиця
Планета Сонячної системи
Морський рак
Майданчик для проведення змагань
Радянський бомбардувальник
Середньовічна держава на Кавказі
Велике озеро в Канаді
Різновид сливи
Таємний співробітник спецслужби
Апріорна штучна мова
Хірургічне втручання
Жіноче ім'я
Бойова машина батьки Махна
Короткий наказ командира
Вид дитячої групової гри
Подарунок на згадку
Спосіб плавання
Марка літака
Сотка землі



Видатний боксер
Місто в Іраку
Порода собак
Прісний єврейський хліб
Американський актор
Дрібна французька монета
Радянський важкий танк
Тропічний плід
Вибухівка
Сузір'я
Корінний народ Криму
Частина світу
Псаломщик
Тропічне плодове дерево
Шеф абвера
Система умовних знаків
Австралійський страус
Вітчизняне інформагентство
Відплата
Едем
Заложник
Ріка на Кавказі
Міра земельної площі
Столиця європейської держави
Ріка в Індії та Пакистані
Індіанський народ в Америці
Портова споруда
Нота
Міра земельної площі
Маг
Пора збирання хлібних рослин
Сорт кави
Родюче місце в пустелі
Місто в Індії
Східна настільна гра
Радянський пістолет
Радистка Штірліца
Німецький філософ
Гра
Французький письменник
Один із добровольчих батальйонів



Поле
Гібрид верблюда
Авіаційне пальне
Місто в Японії



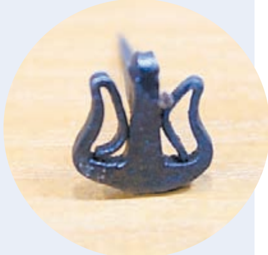
Марка автомобіля
Столиця Кореї
Тропічне дерево
Мірошник
Напад на ферзя
Перший вітчизняний літак
Спеціальне звання

ПАТРІОТИЧНИЙ РЕКОРД

Герб України із осколків "градів" – у "Бойових бджілок"

Вінниччина вже стала двічі рекордсменкою із кованих гербів!





Адже спершу на початку вересня на центральній площі Ладижина було встановлено кований триметровий тризуб. Він вже зареєстрований як найменший в Україні малий герб ковальської роботи. А 22-го листопада у Києві вінничанці Ларисі Полулях, яка очолює групу вінницьких волонтерів "Бойові бджілки", було вручено найменший Герб України.

Найменший герб розміром 13 на 18 міліметрів був зроблений майстрами Андрієм Зубрицьким і Сергієм Поляковським та присвячений загиблому в зоні АТО одному з найвідоміших в Україні ковалів і зброярів Петру Федоряку – засновнику українського ковальського фестивалю ножарів "Трудолюб" та постійному організатору фестивалю "Сталева грань".

Тризуб містить частинки осколків російських "Градів", які обстрілювали українських бійців на Донбасі.

– Я була приємно здивована, коли зателефонували друзі з Києва і запросили на фестиваль ковальського мистецтва "Сталева грань", – розповіла волонтерка. – Звісно, за магією вогню та металу можна спостерігати безкінечно... Але те, що рекордно малий Герб імені Петра Федоряка вручили нам – це дорогого варте! А ще із уламків "Градів" та мін нам зробили "Бойову бджілку" як символ центру збору допомоги для АТО.

Роман Ковальський.

АВТОДРОМ

Найменший універсал

Mercedes-Benz Компанія представила найменший універсал із власних доробків – CLA Shooting Brake. Як запевняють розробники, новинка з'явиться на європейському ринку в січні наступного року, а перші покупці отримають свої автомобілі в березні.



Габаритна довжина універсала складає 4630, ширина – 1777, висота – 1435 міліметрів. Стільки ж, скільки і у седана CLA, але за винятком висоти, яка в універсала на три міліметри більша. Об'єм багажника новинки всього на 25 літрів більший, ніж у "чотиридверки" – 495 літрів у штатному положенні задніх крісел та 1354 літри – при складених.

Серед опцій CLA Shooting Brake отримає електропривід кришки багажника, сітку для кріплення вантажів, розетку на 12 вольтів у вантажному відділенні. Вперше для моделі CLA запропонують спеціальну модифікацію OrangeArt, яка з'явиться вже на старті продажів. Такий універсал відрізняється помаранчевими елементами на колісних дисках, передньому і задньому бампері, а також швом шкіряних елементів салону. Спочатку універсал буде доступний з двома дизельними і трьома бензиновими моторами. Також у Мерседес подбали про любителів "покатушок" із вітерцем та передбачили варіант із 360-сильним мотором CLA 45 AMG, а для "європейського бездоріжжя" буде повнопривідна версія.

Дизельні версії (200 і 220 CDI) отримають 2,1-літрові "четвірки" потужністю 136 (300 Нм) і 177 (350 Нм) кінських сил відповідно. Найпотужніша з них, що працює в парі із семиступінчастим "роботом", здатна буде прискоритися до першої "сотні" за 8,3 секунди. Бензинові варіанти (CLA 180 і 200) будуть оснащуватися 1,6-літровими агрегатами потужністю 122 і 156 кінських сил, а модифікація CLA 250 отримає дволітровий 211-сильний мотор (він же пропонуватиметься з повним приводом).

Сергій Клименко. "Крила України".